

## Die Entwicklung der Hochseefischereifahrzeuge an der südlichen Ostseeküste im 19. und 20. Jahrhundert

Olszak, Helmut

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Olszak, H. (2014). Die Entwicklung der Hochseefischereifahrzeuge an der südlichen Ostseeküste im 19. und 20. Jahrhundert. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 36/37, 205-283. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-68170-2>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# SCHIFF- UND BOOTSBAU

► HELMUT OLSZAK

## Die Entwicklung der Hochseefischereifahrzeuge an der südlichen Ostseeküste im 19. und 20. Jahrhundert

### Einleitung

Anlass für meine Ausführungen sind Aufsätze und Artikel in Zeitschriften und Vereinsblättern, in denen immer wieder versucht wird, eine Entwicklungsgeschichte der Fischereifahrzeuge an der deutschen Ostseeküste darzustellen. Bedauerlicherweise werden die historischen Fakten von verschiedenen Autoren nicht immer berücksichtigt bzw. sie berufen sich größtenteils auf die wenigen, immer wieder zitierten Quellen oder es werden Quellen angegeben, die bereits von vorangegangenen Autoren fehlerhaft oder unvollständig zitiert wurden. So kommt es dann auch dazu, dass sich in Veröffentlichungen Bezeichnungen für Fahrzeuge finden, die es in Wirklichkeit nie gegeben hat, oder dass Versuchsmodelle zu typischen Fischereifahrzeugen einer Region oder eines Ortes angefertigt und die technischen Bezeichnungen völlig verfälscht wiedergegeben werden.

Nach eingehendem Studium der wichtigsten Quellen und auch solcher, die bislang von keinem Autor überhaupt erwähnt wurden, die aber in detaillierter Weise Aufschluss über den Verlauf der Entwicklung der Hochseefischerei an der deutschen Ostseeküste geben, habe ich eine Zusammenstellung der wichtigsten Ereignisse dieses Prozesses verfasst.

Es ist bedauerlich, dass von den registrierten Fischereifahrzeugen vor dem Ersten Weltkrieg lediglich fragmentarische Informationen überliefert sind, so dass eine Bewertung betreffs der Verbreitung insbesondere dänischer und schwedischer Fahrzeuge in der deutschen Hochseefischerei nicht möglich ist.

Mögen auch noch viele weitere Einzelbegebenheiten hinsichtlich der Fertigung von Fischereifahrzeugen während dieser Zeit vorliegen, so hatten die meisten davon keinen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der Boote. In diesem Beitrag sollen die markantesten Meilensteine in der Entwicklung der Hochseefischereifahrzeuge der Ostsee chronologisch dargestellt werden.

Das Bedürfnis, die Hochseefischerei in der Ostsee zu heben, lag Ende der 1880er Jahre nicht nur in Deutschland, sondern auch in Schweden und Dänemark förmlich in der Luft. Das Deutsche Reich war um eine effektive Seefischerei bemüht, indem staatliche Mittel für deren Förderung bewilligt wurden. Dieser Prozess fand gleichsam parallel in Schweden und Dänemark statt. Der entscheidende Schritt, eine Hochseefischerei in der Ostsee zu entwickeln, war schließlich die Einführung gedeckter Boote.

Das Deutsche Reich galt als Heringseinfuhrland. *Im Jahre 1894 gingen rund 81 Prozent der schottischen, 85 Prozent der niederländischen, 67 Prozent der schwedischen und 35 Prozent der norwegischen Ausfuhr von Salzheringen nach Deutschland.*<sup>1</sup> Für den Eigenbedarf an Salzheringen bezahlte Deutschland im Jahre 1897 etwa 28–35 Millionen Mark, wobei sich die Menge des Eigenbedarfs gegenüber 1880 fast verdoppelt hatte.<sup>2</sup> Diese Umstände führten letztendlich dazu, dass die rückständige deutsche Hochseefischerei staatlich gefördert wurde.

Obwohl sich das Hauptaugenmerk anfangs auf die Förderung der großen Heringsfischerei in der Nordsee richtete, weil der Ostseehering allgemein als minderwertig betrachtet wurde, war der Deutsche Seefischerei-Verein dennoch bemüht, eine effektive Ostseefischerei aufzubauen. Dabei waren östlich von Rügen vor allem der Ostseelachs, der Dorsch und die Flunder von großem Interesse. Mehrere Versuche zeigten aber bald, dass die Fischereimethoden, die in der Nordsee Erfolg hatten, nicht auf die Ostsee übertragbar waren. Demzufolge entstand in der Ostsee eine völlig eigenständige Fischereikultur, die letztendlich auch den Bau der Fischerboote beeinflusste.

Die folgenden Ausführungen sind in vier wesentliche Abschnitte unterteilt, ein weiterer wichtiger Aspekt wird im Abschnitt über die Finanzierung behandelt.

## Fischerei bis 1880

Während die Fischerei in der Nordsee bereits mit großen Schiffen betrieben wurde, gab es in der Ostsee bis etwa 1882 keine Hochseefischerei; von Neuvoommern und Rügen aus wurde sie auch 1892 noch nicht betrieben.<sup>3</sup> Dies war vor allem darauf zurückzuführen, dass es an der gesamten, etwa 520 Kilometer langen pommerschen Küste bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein keine ausgebauten Häfen gab. Erst zwischen 1870 und 1900 wurden die Häfen Sassnitz, Swinemünde, Rügenwaldermünde, Kolberg, Dievenow, Stolpmünde und Leba ausgebaut. Ebenso fehlte es an einem organisierten Absatzsystem in das Binnenland.<sup>4</sup> Auch an den Küsten von Ost- und Westpreußen waren ausgebauten Fischereihäfen bis dahin nicht vorhanden.

Es wurde immer davon ausgegangen, dass die Ostsee allgemein weniger fischreich wäre als die Nordsee, jedoch fehlten bis zum Jahre 1901 entsprechende Untersuchungen, inwieweit eine Ausbeutung der Fischgründe und Bänke

in der hohen Ostsee überhaupt möglich sei. Noch 1902 stellte Dittmer fest: *Eine Hochseefischerei, d.h. eine Fischerei, die sich von dem Bottnischen Meerbusen bis zu den Mündungen des Sundes und der Belte sowie von der deutschen bis zur schwedischen und dänischen Küste erstreckt, wird nämlich bis jetzt nicht betrieben.*<sup>5</sup>

Im Spätsommer des Jahres 1901 unternahm der Deutsche Seefischerei-Verein mit dem Schraubendampfer HOLSATIA, einem Nordseekutter von 315 Tonnen brutto mit Petroleummotor, und vier Ostseekuttern eine Versuchsfischerei.<sup>6</sup> Die vorherrschende Fischerei war zu dieser Zeit die Küsten- und Strandfischerei mit Heringsreusen, Stellnetzen und Zuggarnen.

Der Heringfang in einiger Entfernung vom Strand erfolgte mit Stellnetzen, die etwa 33 m lang und 6 m tief waren. Vier Netze wurden zu einem Fleet verbunden. Ein Boot fischte gleichzeitig mit zwei oder drei dieser Fleete.

Heringstreibnetze sind den Stellnetzen sehr ähnlich, nur wurde diese Fischerei weiter von der Küste entfernt betrieben. Die Treibnetzfischerei wurde in der Region Neuvorpommern und Rügen um 1890 lediglich von den Fischern von Hiddensee betrieben. Sie benutzten dabei offene Boote mit einer Länge von 20 bis 22 Fuß (ca. 7 m), die vorwiegend in Stralsund und auch in Kröslin gebaut wurden. Mit einem solchen Boot wurde ein Fleet von 32 Netzen von 10 Faden Länge (ca. 640 m) und 3 Faden Tiefe ausgelegt.<sup>7</sup>

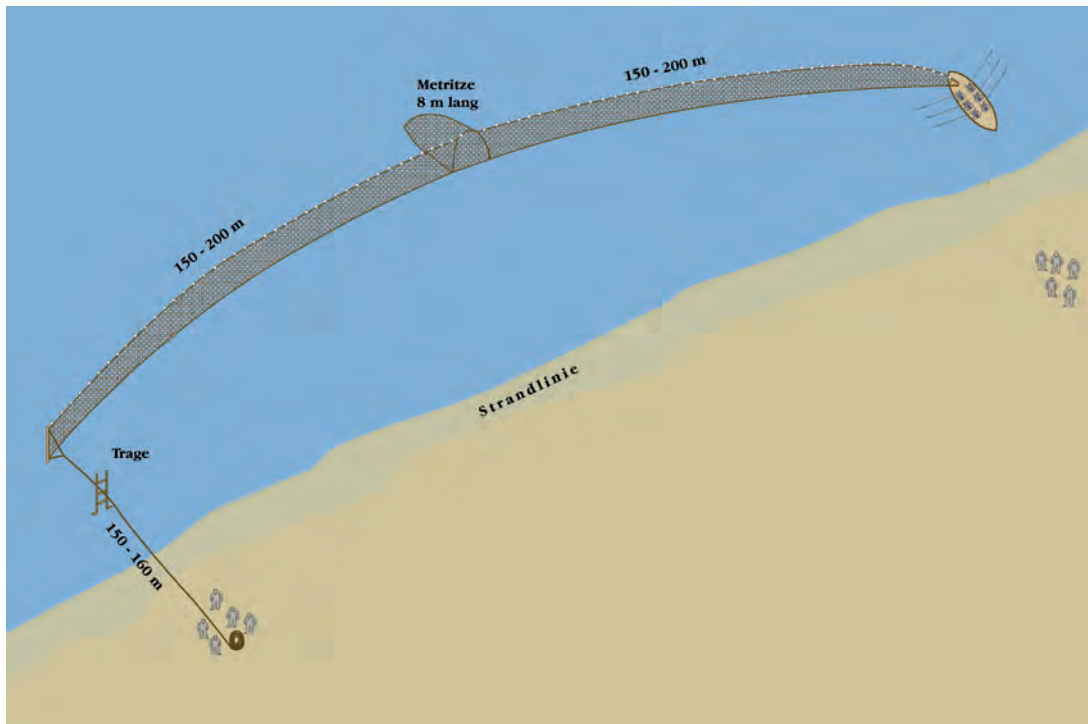


Abb. 1 Strandwade. (Grafik: Michael Sohn, nach: Reichsmarineamt 1911)



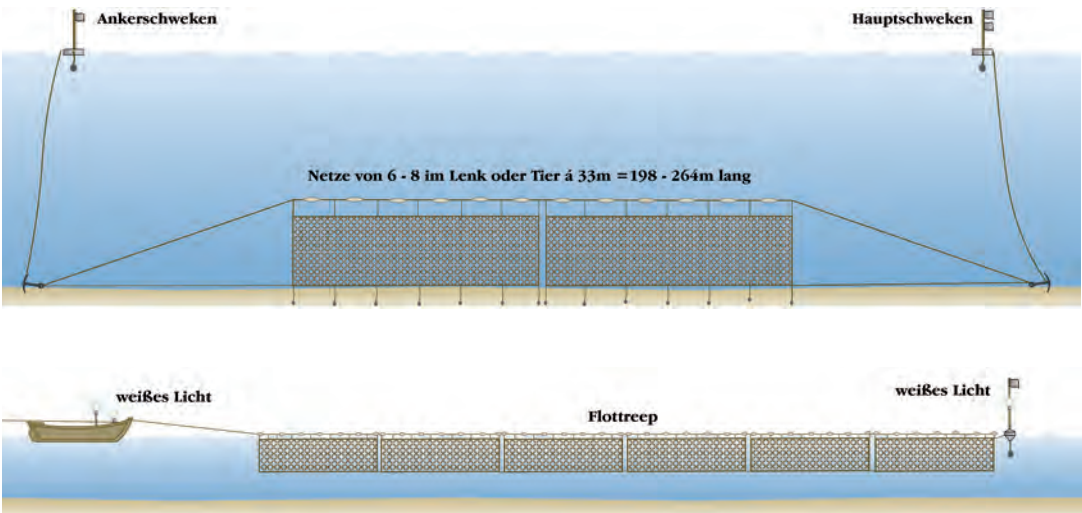


Abb. 2–3 Heringstellnetz (oben) und Heringstreibnetz. (Grafiken: Michael Sohn, nach: Reichsmarineamt 1911)

Im Stralsunder Revier sind die Zeesenfischerei, die Tucker- und Strauerfischerei von großer Bedeutung, auf dem Stettiner Haff sind es vor allem die Zeesen- und Tuckfischerei, in der Pommerschen Bucht die Tuckfischerei mit der Flunderzeese.

Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts war die Fischerei an der deutschen Ostseeküste eine mit offenen Booten betriebene Küstenfischerei. Erst der Bau gedeckter Fahrzeuge und der Ausbau von Häfen sowie die Organisation eines Fischhandels in das Binnenland ermöglichten eine Hochseefischerei.

In Anlehnung an die Ausführungen von Subklew betrachte ich im Hinblick auf die Entwicklung der Hochseefischereifahrzeuge an der deutschen Ostseeküste folgende Meilensteine:

- die Einführung schwedischer Boote nach 1880;
- den Bau gedeckter Segelfahrzeuge ab ca. 1889;
- die Einführung des Scherbretts in der Segelfischerei 1903;
- die Einführung von Hilfsmotoren in der Segelfischerei ab 1903;
- den Einsatz leistungsstarker Motoren ab ca. 1925.<sup>8</sup>

## Versuche einer Hochseefischerei als Großbetrieb

1865/66 und 1869 wurden von Stralsund aus mit Blankeneser Fischerewern mehrere Monate Schleppnetzversuche mit der Kurre bis nach Bornholm durchgeführt, die aber alle aufgrund der Bodenbeschaffenheit der Ostsee – mit vielen und großen Findlingen auf dem Meeresgrund – erfolglos abgebrochen werden mussten.<sup>9</sup>

1867 wurde in Stralsund eine Aktiengesellschaft gegründet, die eine Hochseefischerei betreiben wollte, sich aber mangels akzeptabler Ergebnisse wieder auflöste, im gleichen Jahr in Danzig eine »Ostseefischerei-Gesellschaft«, die mit einem eigens gebauten Kutter STEINBUTT gleichfalls Hochseefischerei betreiben wollte. Das Unternehmen scheiterte letztlich an der Unerfahrenheit der Fischer und Unternehmer und an den unzweckmäßigen Fangmethoden.<sup>10</sup>

1881 wurde auf der Werft von Peuß in Stralsund ein Fahrzeug mit einer Hilfs-Dampfmaschine für einen Seeschiffer von Rügen gebaut, das als Galeasse getakelt war und die Fischerei in der Ostsee zu allen Jahreszeiten betreiben sollte.<sup>11</sup> Im gleichen Jahr berichtet Prof. Benecke von einem Fischereiversuch bei Pillau mit einem Keiternetz. Hierfür wurde der Lotsendampfer PILOT mit Einwilligung des Königlichen Regierungspräsidenten, Herrn von Schmeling, als Fischereifahrzeug zur Verfügung gestellt. Die Schleppversuche waren alle ergebnislos, so dass weitere Versuche abgebrochen wurden.<sup>12</sup>

1886 wurde von Neufahrwasser aus die Grundsleppnetzfisherei mit Schmacks versucht, die ein Schiffskapitän zum Teil in England kaufte und die auch in Deutschland nach englischem Muster gebaut wurden. Das Unternehmen scheiterte und wurde 1888 eingestellt.<sup>13</sup>

Im März 1891 wurde die Lachsangelfischerei versuchsweise von den Fischdampfern BENECKE, HOFFNUNG, ERWARTUNG und PRINZESS betrieben. Der Dampfer VORWÄRTS hatte wegen zu geringer Erträge bereits vorher aufgegeben. Das Ergebnis waren 35 Lachse, was den Erwartungen der Fischer nicht entsprach.<sup>14</sup>

Alle diese Versuche zeigten deutlich, dass die Übertragung der Fischereimethoden von der Nordsee auf die Ostsee nicht möglich war.

Nachdem 1867 der Norddeutsche Bund gegründet worden war, hatte sich 1870 der »Deutsche Fischerei-Verein« konstituiert. 1885 entstand die »Sektion für Küsten- und Hochseefischerei«, die sich 1894 vom Fischerei-Verein trennte und als »Deutscher Seefischerei-Verein« (DSV) etablierte. Vornehmliche Aufgabe des Seefischerei-Vereins war die Hebung der Fischerei mit Hilfe von Reichsmitteln und günstigen Krediten, wobei sich anfangs das Augen-

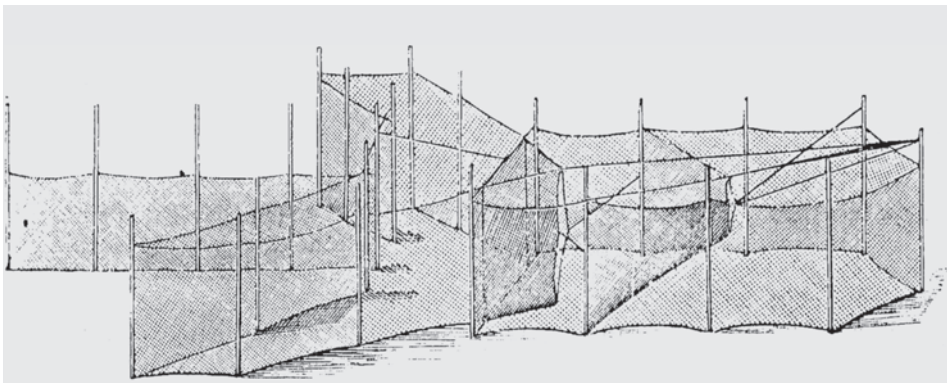


Abb. 4 Heringsreuse. (Aus: Lindemann 1881, Fig. 16)

merk noch auf die Nordseefischerei richtete, später aber auch der Ostseefischerei eine immer größere Bedeutung beigemessen wurde.

Neben umfangreichen Regelwerken für die Fischerei, die noch bis zur Reichsgründung Sache der Länder waren, wurden vornehmlich die Rechte der Fischer international vertreten. Auch setzte sich der DSV für die Schaffung von Versicherungen und Kassen zur Absicherung der Fischer ein; selbst eine Hinterbliebenen-Kasse konnte aufgrund seiner Bemühungen eingerichtet werden.

Ich möchte versuchen, die Entwicklung des Kutterbaus für die Ostsee, der sich grundlegend von der des Nordseekutters unterscheidet, anhand der Darstellungen aus der einschlägigen Literatur chronologisch aufzulisten. Von den Betrachtungen ausgenommen sind die Haffe und Bodden, die eine grundlegend eigenständige Entwicklung der Fischerboote haben und auch für die Kutterfischerei nicht in Betracht kommen. Auch die Entwicklung an der dänisch-holsteinischen Küste ist unter anderen Aspekten zu betrachten, wird aber hier erwähnt, weil gerade sie einen bemerkenswerten Einfluss auf den Kutterbau der südlichen Ostseeküste genommen hat.

Darüber hinaus soll nicht unerwähnt bleiben, dass trotz aller Bemühungen, eine Standardisierung beim Bau von Fischereifahrzeugen – insbesondere der Kutter – zu erreichen, die meisten Bootswerften ihre traditionelle Bauweise beibehielten und sich auch nach wie vor an den Wünschen und Angaben der Fischer orientierten. So baute die Jarling-Werft noch 1922 einen Kutter nach eigenem Muster.

## Die Entwicklung bis 1918

*Hochseekutter zum Lachsfang verkäuflich. Derselbe ist 38 Fuß lang, 14 Fuß breit, 14 Tons Tragfähigkeit, 2½ Jahre alt. Preis Mk. 4000. Auskunft erteilt Paul Degner & Co. Greifswald.*<sup>15</sup>

1867 konstruierte Eggert C. Benzon, Schiffbaumeister aus Nykøbing auf Falster im Auftrag der dänischen Regierung ein gedecktes Fahrzeug. Anlass war die Sturmnacht von 1864, die 177 Fischer von Bornholm das Leben kostete. Vorher hatten die Bornholmer Fischer »Egen« genutzt, offene spiegel- und spitzgattige Boote von ca. 18 Fuß Länge, ähnlich den Booten aus Blekinge.

Im gleichen Jahr wurde von der in Danzig entstandenen »Ostseefischerei-Gesellschaft« ein Kutter mit dem Namen STEINBUTT gebaut: Länge in der Wasserlinie 21,30 m, Breite 5,50 m, Tiefgang 1,90 m. Ähnliche, aber flachere Fahrzeuge wurden aus Pommern und Dänemark herangezogen. Wie bereits erwähnt, scheiterte das Unternehmen aus verschiedenen Gründen.

1868 entstand das schwedische Makrelenboot BLIXTEN, ein Kosterboot, das

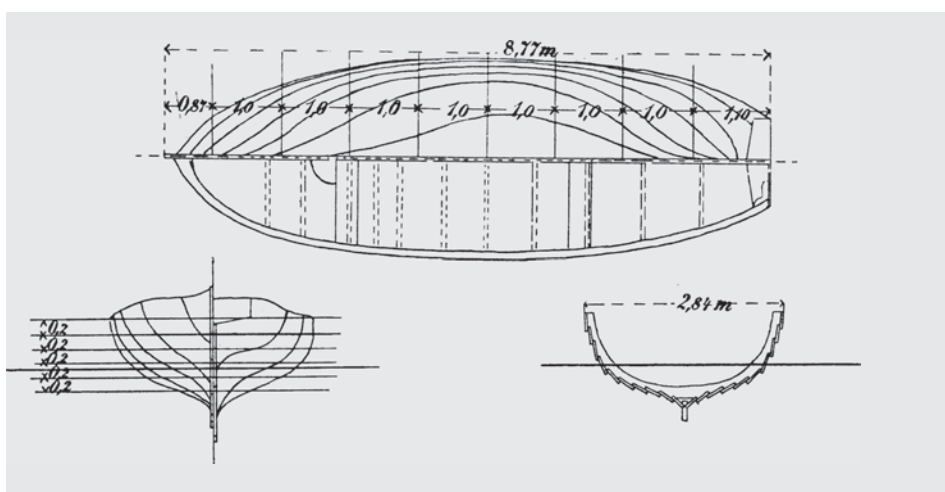
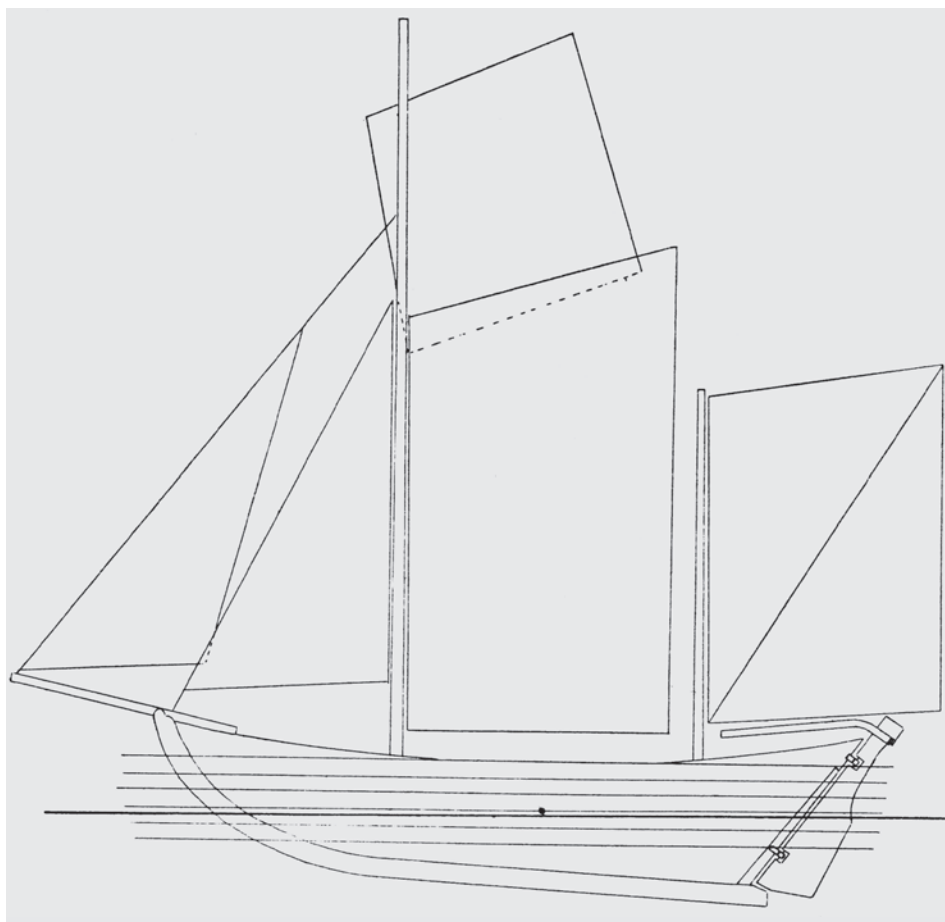


Abb. 5–6 Eka aus Blekinge. (Aus: Dittmer/Buhl 1904)

ähnliche Konstruktionsmerkmale aufwies wie der Benzon-Entwurf. Dieser Bootstyp wird auch als Urahn des Pommerschen Treibnetzcutters bezeichnet.

Die internationale Fischereiausstellung 1880 in Berlin hatte für die weitere Entwicklung der Hochseefischerei an der deutschen Ostseeküste eine außerordentliche Bedeutung. In der Folge wurden 1884 bei Schiffbaumeister Manthe in Wollin zwei Kutter, LACHS und STÖR, mit staatlichen Beihilfen von je 1800 M für Fischer in Dievenow gebaut.<sup>16</sup> Wie die Kutter von Manthe ausgesehen haben, kann heute nicht mehr nachvollzogen werden, zumal die Bootsbauer und Werften zu dieser Zeit ohnehin nicht nach Planzeichnungen von traditionell gebauten Booten arbeiteten.

Am 22. November 1881 vermeldete die Deutsche Fischerei-Zeitung:

*Stettin, 21. November.*

*Mit dem Dampfer »Titania« trafen am 17. d. M. früh Colberger Fischer, welche von Carlshamn, über Kopenhagen die Ueberfahrt bewerkstelligt, hier ein.*

*Dieselben haben in Carlshamn zwei zur Hochseefischerei geeignete schwedische Fischerfahrzeuge, welche mit je sechs Netzen ausgerüstet sind, für zusammen ca. 4000 Mark angekauft, zu welchem Unternehmen die Königliche Regierung ihnen 2000 Mark beigesteuert hat.*

*Die beiden angekauften Fahrzeuge machen mit geeigneter Bemannung die Ueberfahrt selbstständig von Carlshamn nach Colbergermünde und werden dort in nächster Zeit eintreffen.*



Abb. 7 Eka aus Blekinge. (Foto: Blekinge Museum, Karlskrona)



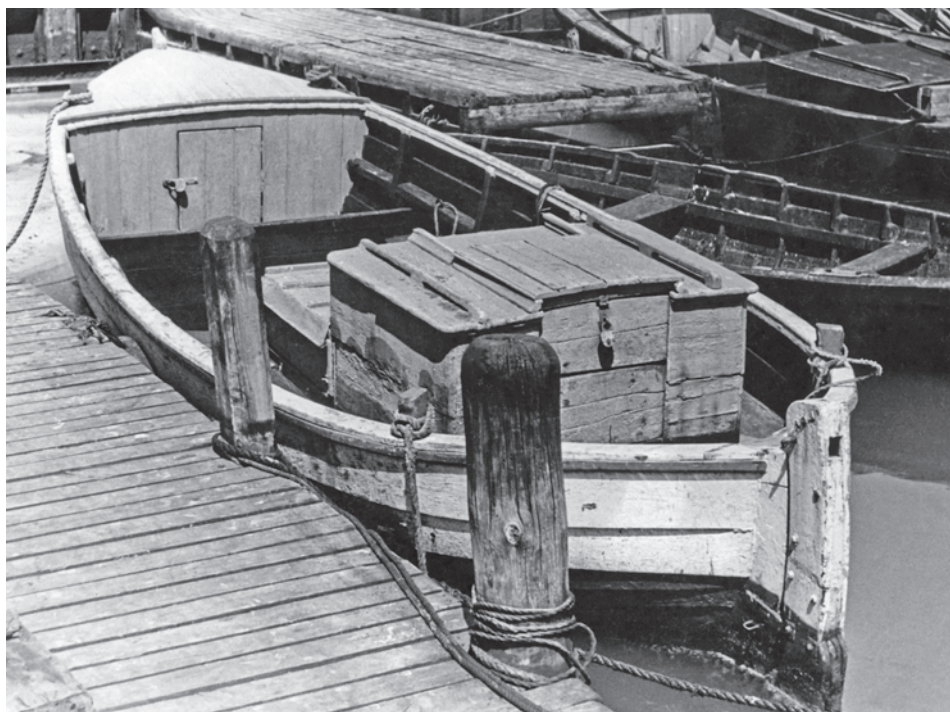
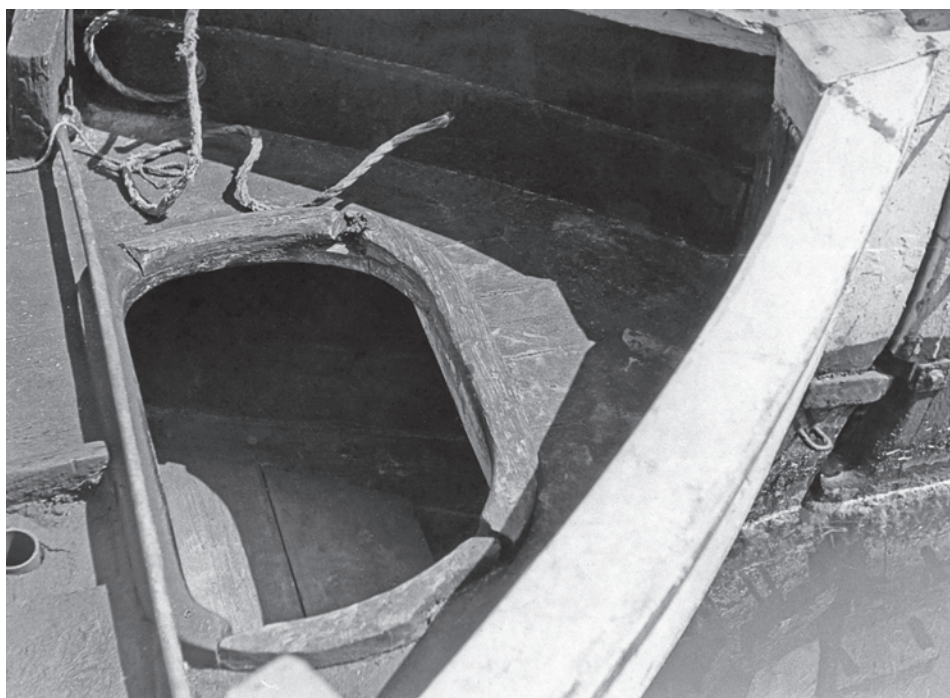


Abb. 8–9 Bornholmer Lachsboot. (Fotos: Wolfgang Rudolph/Museum Seefahrerhaus Sellin – Archiv Wolfgang Rudolph)

**18 fots BLEKINGSEKA**

Längd 5580, bredd 2080, djup 710, djupg 500 mm.

Byggt 1928 av Sven-Johan Olsson på Jaggasö.

Beställare Anders Svensson, Ekö.

Nuvarande ägare Blekinge Sjöfartsmuseum, Karlshamn.

Uppmätt i september 2006. Skala 1:10. Blad 4/4.

*Paul Andersson* ©

SEGLRITNING rekonstruktion

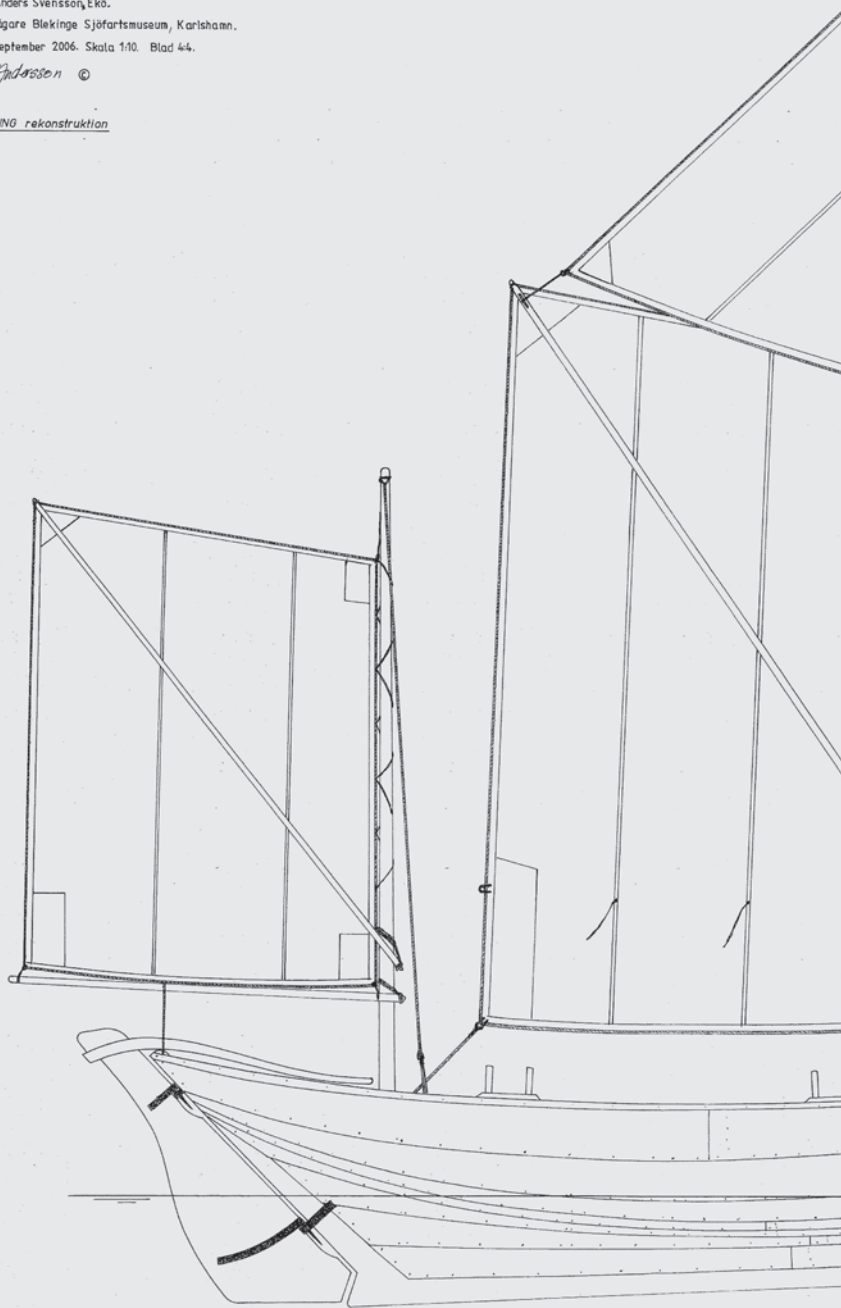






Abb. 10 Blekingeseka von  
18 Fuß Länge. (Blekinge  
Museum, Karlskrona/Zeich-  
nung: Bertil Andersson)

**18 fots BLEKINGSEKA**

Längd 5580, bredd 2080, djup 710, djupg 500 mm.

Byggt 1928 av

Sven-Johan Olsson på Jaggasö.

Beställare Anders Svensson, Ekö.

Nuvarande ägare

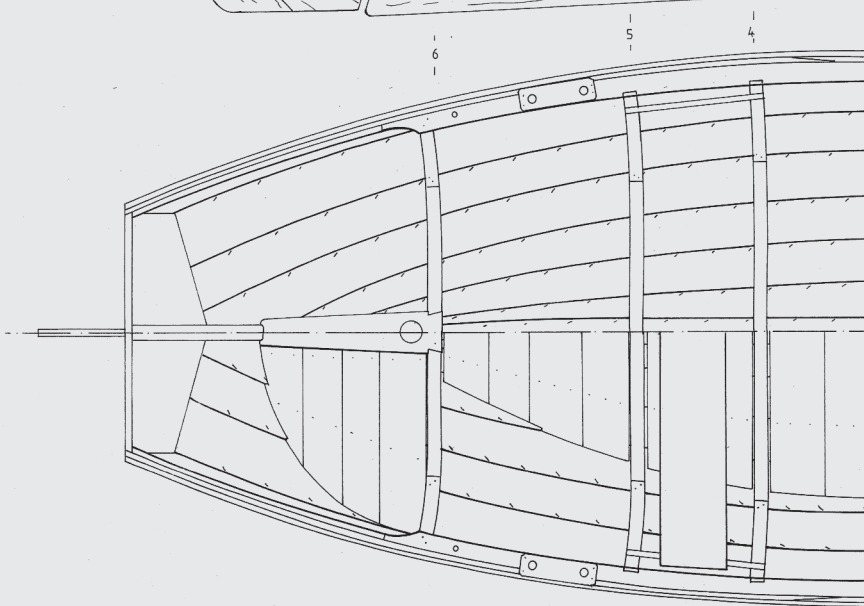
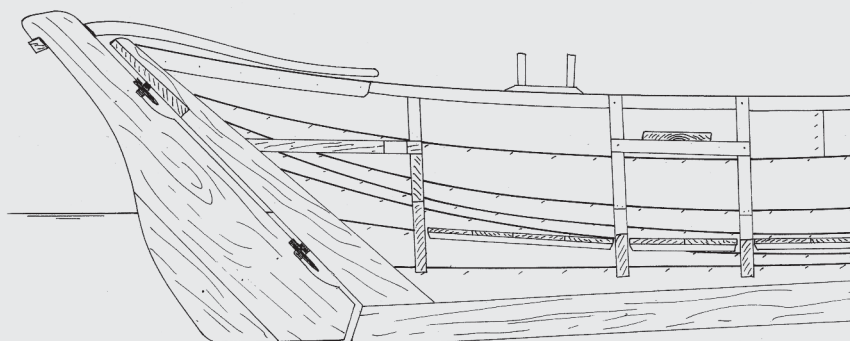
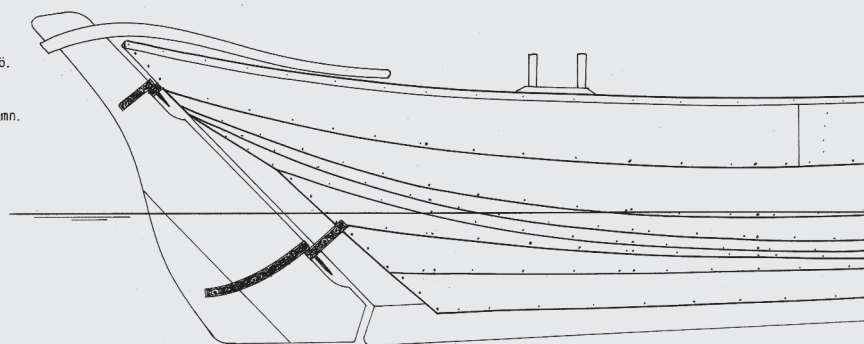
Blekinge Sjöfartsmuseum, Karlshamn.

Uppmätt i september 2006.

Skala 1:10. Blad 1:4.

*Bertil Andersson* ©

KONSTRUKTIONSRITNING



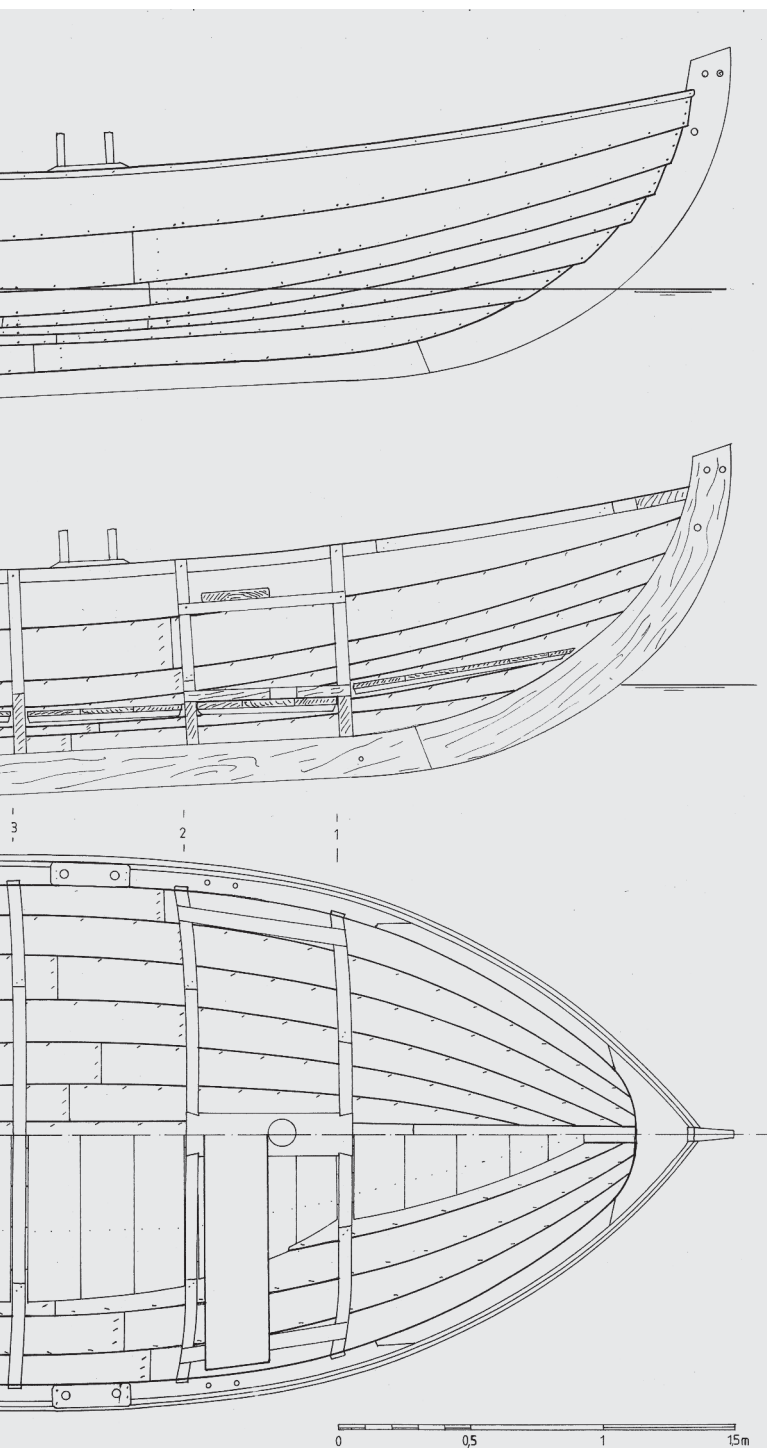


Abb. 11 Blekingseka von 18 Fuß Länge. (Blekinge Museum, Karlskrona/Zeichnung: Bertil Andersson)

*Dem Vernehmen nach beabsichtigen mehrere dortige Fischer, nach dem Muster dieser Fahrzeuge, welche sich vorzüglich auf hoher See bewähren sollen, noch mehrere in Colberg bauen zu lassen.<sup>17</sup>*

Obwohl laut Mortensen und Strubberg<sup>18</sup> bereits 1875 fast alle offenen Bornholmer Lachsboote von den hier bereits ab 1866 gebauten Decksbooten abgelöst waren und der Fischfang auf hoher See stattfand, hatten diese zu dieser Zeit noch keinen Einfluss auf die deutsche Ostseefischerei.

Dittmer nennt für die 1881 aus Schweden beschafften Kielboote folgende Abmessungen: Länge über Deck 8,77 m, Breite im Nullspant 2,84 m, Tiefgang hinten 1,12 m, Tiefgang vorn: 0,60 m.<sup>19</sup> *Der wohl berühmteste Bootstyp der schwedischen Ostseeküste, die sogenannte Blekingseka<sup>20</sup>, mit der früher die Fischer Blekinges in Südschweden die Treibnetzfisherei auf Hering und Lachs ausübten und mit dem unzählige weite und kühne Fischerfahrten gemacht worden sind, ist heute ganz aufgegeben worden, da sich dieser Typ als nicht geeignet für den Motorantrieb erwies. Bis zur deutschen Ostseeküste sind die Blekinger mit diesen Booten gesegelt und da sie sich auch dort als praktisch erwiesen, begannen auch die deutschen Fischer sich Boote dieses Typs zu verschaffen.<sup>21</sup>*

*Zur Beschaffung seetüchtiger Kutter und Fanggeräte sind bis zum Jahre 1898 880 000 Mark verwendet worden. Es sind auch bereits bei den schwedischen Bootsbauern bedeutende Bestellungen für Kutter gemacht worden.<sup>22</sup>*



Abb. 12 Eka aus Blekinge in der Museumswerft »Saxemara«, Schweden. (Foto: Helmut Olszak)

Abb. 13 Modell  
eines Lachskut-  
ters im Maß-  
stab 1:15. (Foto:  
Helmut Olszak)



Die Deutsche Fischerei-Zeitung vermeldete am 22. Oktober 1889:

*Memel, im Oktober.*

*Auf der Werft der hiesigen Schiffszimmerei-Genossenschaft befindet sich gegenwärtig für Herrn Lorenz aus Süderspitze ein neues Fischerboot im Bau, welches vielleicht geeignet sein dürfte, der Lachsfischerei an der hiesigen Küste zu einem wesentlichen Vorteil zu verhelfen.*

*Bei der Lachsfischerei vermittelt Angeln fällt ein sehr großer Prozentsatz der gefangenen Fische den Seehunden zur Beute, und zum Betrieb der Fischerei mit Netzen mangelt es den hiesigen Fischern bisher an wirklich seetüchtigen Böten.*

*Man versuchte es daher bereits vor mehreren Jahren mit der Einführung schwedischer Fischerböte, wie der von Pommern hierher übersiedelte Fischermann Ziese ein solches besaß. Allein auch dieses Fahrzeug erwies sich als wenig geeignet, weil es vor allen Dingen, ebenso wie die hiesigen Fischerböte, der Besatzung keinen Schutz gegen übergehende Sturzwellen gewährte.*

*Das auf der Werft der Schiffszimmerer-Genossenschaft in Bau befindliche Fahrzeug dürfte dagegen allen Anforderungen entsprechen, welche an ein für die Hochseefischerei bestimmtes Fischerboot zu stellen sind. Dasselbe ist nach*





*dern, daß es bei schlechtem Wetter der Bemannung noch Schutz gegen Nässe und Kälte gewährt.*<sup>23</sup>

Die Fischereivereinigungen in Kolbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde erzielten mit den unter staatlicher Beihilfe beschafften schwedischen Hochsee-Fischerbooten im Jahre 1890 gute Ergebnisse. Es wurden 9760 Stiegen Heringe, 2748 Lachse, 30 Störe und 93 »Tümmeler« gefangen.<sup>24</sup>

Bereits 1893 wurden von der Schiffszimmereigenossenschaft in Memel neben anderen Fahrzeugen auch gedeckte Kutter für die Hochseefischerei gebaut, die den schwedischen Fischerbooten sehr ähnlich waren, diese aber in Güte und Festigkeit, auch in Bezug auf das verwendete Material, übertrafen.

Auf der Werft wurden bis zum Jahre 1894 gebaut: 1889 ein gedeckter Fischereikutter für Memel; 1891 jeweils ein gedeckter Fischereikutter für Memel, Neufahrwasser und Hela; 1892/93 drei gedeckte Fischereikutter für Neufähr; 1893 sechs gedeckte Fischereikutter für Neufähr und einer für Neukuhren; 1893/94 ein gedeckter Fischereikutter für Memel. Den Preis für einen solchen Kutter veranschlagte die Fischereigenossenschaft mit 1400 Mark.<sup>25</sup>

1896 wurden auf der Gewerbeausstellung in Berlin Preise für die Konstruktion verbesserter Typen vergeben. So bewilligte Seine Majestät der Kaiser 1000 Mark, der DSV einmal 500 Mark und einmal 300 Mark. Mit letzterem Preisgeld wurde die Memeler Schiffszimmereigenossenschaft für den Entwurf des gedeckten Hochsee-Fischkutters für die Ostsee prämiert.

Die etwa 15 zwischen 1889 und 1894 von der Genossenschaft gebauten Fischereikutter hatten die folgenden Abmessungen: Länge in der Wasserlinie 7,30 m, Länge über Deck 8,67 m, Breite 2,90 m, Tiefgang hinten 1,32 m, Tiefgang vorn 0,95 m.<sup>26</sup> Diese Lachs- oder Treibnetzkipper wurden mit Spiegel- und auch mit Spitzgattheck gebaut. Kutter dieses Typs – von denen 1897 von der Schiffszimmereigenossenschaft zu Memel bereits 27 Stück, auch kleinere Exemplare bis 8,50 m Länge, gebaut wurden<sup>27</sup> – haben sich vor allem an den Küsten Hinterpommerns und Ostpreußens bewährt.

Als Lachs- oder Treibnetzkipper wurden nur gedeckte Boote bezeichnet, bei denen im Bugbereich Lukensülle eingebaut waren. Alle nachfolgenden Fahrzeuge, die diese konstruktiven Merkmale nicht mehr hatten und mit Hilfsmotoren ausgerüstet waren, erhielten die Bezeichnung »Motorkutter«. Obwohl diese Motorkutter weiterhin in der Treibnetzfisherei Verwendung fanden, wurden sie auch zunehmend in der Tuck- und Scherbrett-Zeesenfischerei eingesetzt.

Die offenen schwedischen Boote wurden bald auch gedeckt gebaut und die Besegelung auf einen umlegbaren Mast mit Gaffeltakelung reduziert. Dittmer gibt für diese Kutter folgende Maße an: Länge über Deck 9,90 m, Breite im Nullspant 3,20 m, Tiefgang hinten 1,32 m, Tiefgang vorn 0,78 m.<sup>28</sup>



Pillau, im Mai.

Die »Lachszeit« scheint schon vorüber zu sein; die dänischen und schwedischen Fischer haben bereits unseren Hafen und die Küste verlassen und sich nach ihrer Heimat begeben. Nur einige Dänen, die ihre Kutter um den Preis von 2200 M verkaufen wollen, weilen noch hier.

Pillau, im September.

Der Schwede Knut Nielsen brachte zwei neue Lachskutter hierher, die auch sehr bald – im Laufe von etwa vier Tagen – an den Mann gebracht waren. Die Schweden haben bei den neuen Kuttern nun auch die das Fahrzeug bei heftigem Sturme so sehr gefährdenden Sprietsegel fallen lassen und an deren Stelle Gaffelsegel aufgestellt, welche nicht nur jene Fehler beseitigen, sondern auch in dem leichteren Hantieren des Segelwerkes Vorteile bieten.

Nach Aussage der Schweden dürften in diesen Jahren weniger große Zufuhren von schwedischen Lachskuttern zu erwarten sein, weil die kolossale Hitze der Sommermonate den Schneidemühlen Schwedens, die dort meistens Wassermühlen sind, die Triebkraft raube.

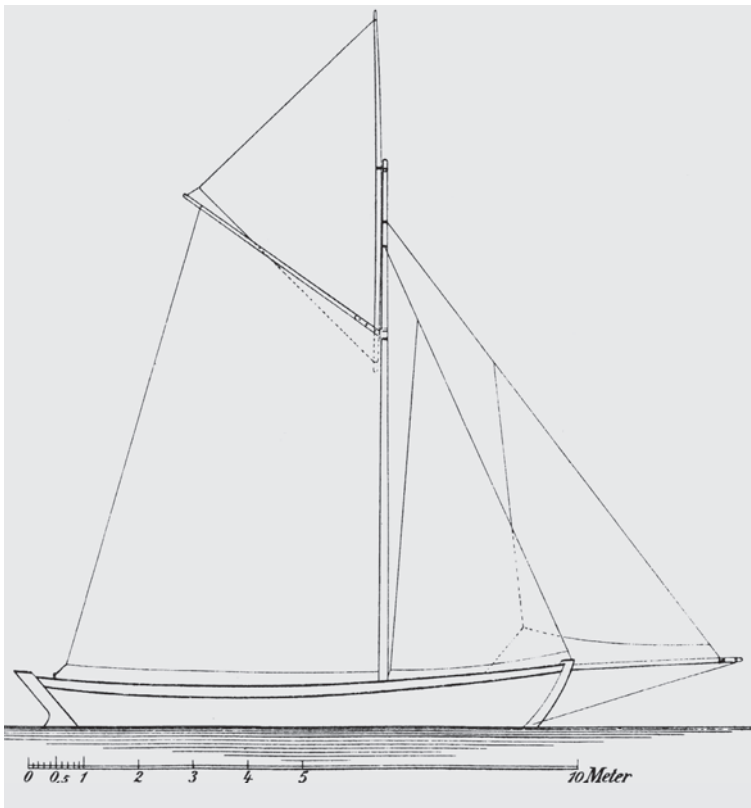


Abb. 15 Ostseekutter (Lachskutter): Segelzeichnung. (Aus: Dittmer/Buhl 1904)

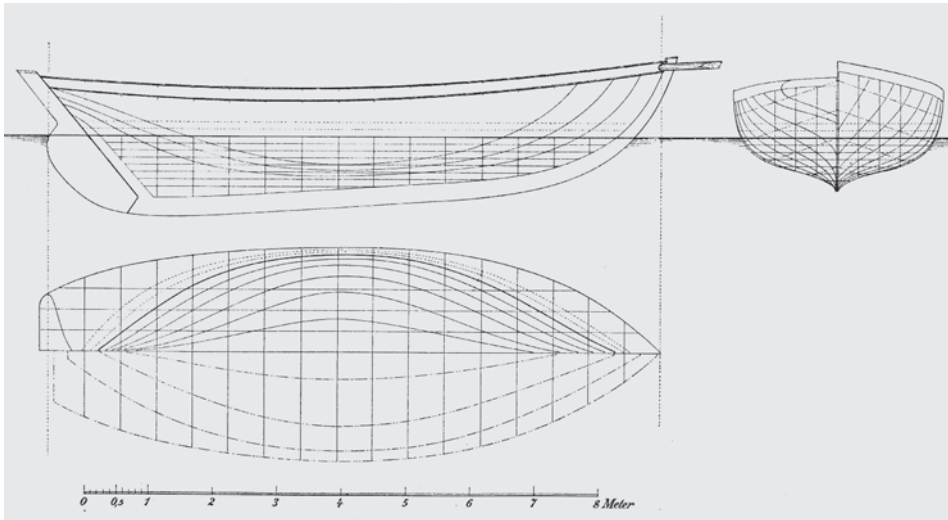


Abb. 16 Ostseekutter (Lachskutter): Risszeichnungen. (Aus: Dittmer/Buhl 1904)

Der Deutsche Seefischerei-Almanach verzeichnet eine Aufstellung der nicht registrierten Fischereifahrzeuge für die Jahre 1898 und 1900–1908, die Aufschluss darüber gibt, in welche Größenordnungen von der deutschen Küste aus die Fischerei mit gedeckten Fahrzeugen betrieben wurde.<sup>29</sup> Waren es in Pillau und Umgebung 1893 lediglich 17 gedeckte Kutter, so zählte man im Jahre 1898 bereits 51 Kutter. In Memel wurden zehn Kutter angekauft und an der hinterpommerschen Küste waren es bereits 105 neue Kutter.<sup>30</sup> Diese Angaben decken sich mit der Aufstellung im Deutschen Seefischerei-Almanach von 1898.

Im März 1895 betrieben in der Danziger Bucht 243 Hochseekutter die Fischerei, darunter elf schwedische, 43 pommersche und 189 westpreußische Fahrzeuge. Die meisten dieser Fahrzeuge verkehrten von Hela aus.<sup>31</sup> Im März 1899 waren es in Memel laut der Deutschen Fischerei-Zeitung über 60 Lachskutter, die ihr Gewerbe ausführten.<sup>32</sup> Im Jahre 1901 betrieben 18 auf Bornholm gebaute Kutter von Dievenow aus die Fischerei.

In Pommern bevorzugte man allgemein Kutter von Bornholm. Im Jahre 1901 betrug in Pommern der Bestand an Kuttern aus Schweden und von Bornholm 162, in Westpreußen 255 und in Ostpreußen ebenfalls 255 Fahrzeuge.<sup>33</sup> Der Deutsche Fischerei-Almanach hingegen gibt für dieses Jahr für Ostpreußen eine Gesamtzahl von 163, für Westpreußen von 227 und für Pommern von 143 gedeckten Fahrzeugen an.

Vereinzelte wurden auch norwegische sogenannte »Listerboote« für die Seefischerei verwendet. Diese Boote waren etwa 30 Fuß lang, 12 Fuß breit und ca. 4–6 Fuß tief, hatten eine Tragfähigkeit von 5–7 Tonnen und wurden sowohl gedeckt als auch offen gebaut. 1890 beschaffte die Sektion für Küsten- und

Hochseefischerei einen gedeckten Kutter aus Lister. Dieser wurde einem westpreußischen Fischer zu günstigen Bedingungen übergeben, erwies sich jedoch nicht als sehr effektiv.<sup>34</sup>

In Schweden wurden sogenannte Decksboote gebaut, mit denen die Lachsangel- und Treibnetzfischerei auf offener See betrieben wurde. Diese Boote waren allgemein 25–30 Fuß lang und mit Spitzgatheck gebaut. Man bezeichnete sie als »Koster«, nach den von Koster-Inseln an der schwedischen Westküste stammenden Booten. Die Motoren dieser Decksboote hatten eine Leistung von 5–10 PS.

Im Gegensatz zu den Fahrzeugen aus Bohuslän an der schwedischen Westküste waren die südschwedischen gedeckten Boote etwas rundlicher gebaut, wie es auch am Kattegat und an der Küste von Skåne üblich war. Dieser Bootstyp stammte ursprünglich von der dänischen Küste, wurde von dort angekauft und von den Fischern der schwedischen Westküste nachgebaut.<sup>35</sup> Im Fischereimuseum Hällevik (Schweden) ist ein solches Boot, Baujahr 1909, im Original ausgestellt. Dieser Bootstyp, als »Knobb« bezeichnet, war noch lange in Betrieb, was durch Fotos von Wolfgang Rudolph aus dem Jahre 1958 in Sanda, südlich von Karlskrona, belegt wird.

Am 11. März 1902 vermeldete die Deutsche Fischerei-Zeitung, dass bereits am 5. März 1902 die ersten dänischen Lachskutter in Krampas/Sassnitz eingetroffen seien, um von dort aus den Lachsfang zu betreiben. Über die Anzahl der in Deutschland gebauten und den aus Dänemark und Schweden angekauften sowie über die Zahl der an der deutschen Küste nach schwedischem oder dänischem Muster gebauten gedeckten Kutter sind angesichts fehlender bzw. lückenhafter Statistiken keine gesicherten Angaben möglich. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass es hier sehr widersprüchliche Aussagen gibt. Angesichts der Tatsache, dass während der Fangsaison vor der deutschen Küste Kutter aus Dänemark und Schweden in den Häfen lagen, die von hier aus die Fischerei betrieben und auch an deutsche Fischer verkauft wurden, fällt es schwer, exakte Aussagen über die tatsächliche Größe der deutschen Kutterflotte zu treffen.

Doch zurück zur Chronologie:

1888 wurde in Dänemark der erste Hochseekutter für den Schollenfang in Kattegat, Skagerrak und östlicher Nordsee gebaut. Die seit etwa 1800 an der schleswig-holsteinischen Küste verwendeten offenen Boote waren bis in die Zeit um 1890 größer und seetüchtiger geworden und mit der Einführung der Treibnetzfischerei zu halbgedeckten oder gedeckten Quasen weiterentwickelt worden, den ursprünglich offenen (Eckernförder) Booten mit 10,00 m Länge, 2,80 m Breite und drei Sprietsegeln. Halbgedeckte Quasen erreichten 8,80–10,40 m Länge, 2,80–3,10 m Breite, 0,90–1,30 Tiefgang und verfügten über Groß-, Fock-, Klüver- und Toppsegel. Die gedeckten Quasen maßen 10,70 m Länge, 3,20 m Breite und hatten einen Tiefgang von 1,30 m.



Abb. 17–18 »Knobb« aus Sanda südlich Karlskrona (oben) und im Hafen von Smygehamn. (Fotos: Wolfgang Rudolph, 1958/Museum Seefahrerhaus Sellin – Archiv Wolfgang Rudolph)





Abb. 19 Modell eines schwedischen Decksbootes. (Foto: Helmut Olszak)

1890 beschaffte der Deutsche Seefischerei-Verein einen gedeckten Kutter aus Lister in Norwegen, der für die Treibnetzfisherei in der Danziger Bucht vorgesehen war, sich aber nicht einbringen konnte. Bevorzugt wurde weiterhin der schwedische Typ.

1893 hielt das Scherbrett Einzug in die deutsche Hochseefischerei. Von diesem Jahr an stieg die Zahl der Hochseekutter über einen Zeitraum von fast 35 Jahren kontinuierlich an, wie die folgende Aufstellung aus der Feder des Oberfischmeisters von Stolpmünde, Otto Marquard, zeigt<sup>36</sup>:

Ort	1893	1895	1910	1915	1920	1925	1926	1927	1928
Kolberg	26	24	36	50	66	75	76	78	74
Rügenwaldermünde	19	29	33	38	40	38	49	48	51
Stolpmünde	20	29	34	49	65	61	64	62	62
Leba	20	23	17	20	45	50	50	53	53
Summe	85	105	120	157	216	224	239	241	240



Abb. 20–21 Decksboot DORIS SG 120 im Fischereimuseum Hällevik, Schweden. (Fotos: Helmut Olszak)

1895 legte Colin Archer den Entwurf eines Fischkutters vor: Länge 13,43 m, Breite 4,24 m, Tiefgang 1,86 m, Eisenkiel 3000 kg.

1896 Gewerbeausstellung in Berlin. Wettbewerbspreis an eine Memeler Schiffszimmergenossenschaft für den Entwurf eines Hochseefischkutters für die Ostsee: Länge 9,78 m, Breite 3,19 m, Tiefgang hinten 1,33 m, Tiefgang vorn 0,80 m.

Etwa im gleichen Jahr wurden mit Reichsmitteln einige Kutter nach Bornholmer Muster für die Provinz Westpreußen beschafft, die auch in Ostpreußen zu Einsatz kamen. Die Kutterform wurde besonders in den Häfen Stolpmünde und Rügenwaldermünde übernommen.

Mit dem Kutter RÜGENWALDERMÜNDE 17 (RÜG 17) – erbaut 1894 bei J.H. Brandt in Nexö/Bornholm, Eigner: Fischer Luck und Blum zu Rügenwaldermünde, Baumaterial: Eiche, Länge 11,50 m, Breite 4,50 m, Tiefgang hinten 1,90 m, Tiefgang vorn 1,58 m – wurde im Winter der Lachsfang mit Angeln betrieben, im Sommer die Scherbrett-Zeesenfischerei und die Fischerei mit dem Stellnetz. Der Kutter nahm an dem vom Deutschen Seefischerei-Verein, Berlin, unter Beteiligung des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller, ebenfalls Berlin, veranstalteten Preisausschreiben teil. Er war mit einem Rohöl-Zweitaktmotor von 8–10 PS der Grade-Motorenwerke GmbH zu Magdeburg ausgerüstet.<sup>37</sup> Die Anschaffungskosten des Kutters wurden mit 2200 Mark beziffert, die Kosten für den 11 PS leistenden Horsens-Motor des Jahres 1913 betrugen 2800 Mark.<sup>38</sup>

1903 wurden im Auftrag des Deutschen Seefischerei-Vereins in Frederikshavn (Jütland) die Kutter MEMEL und KÖSLIN für die Ostseefischerei entworfen und gebaut: Länge 14,50 m, Breite 4,40 m, Tiefe 2,10 m, Tiefgang hinten 2,00 m,

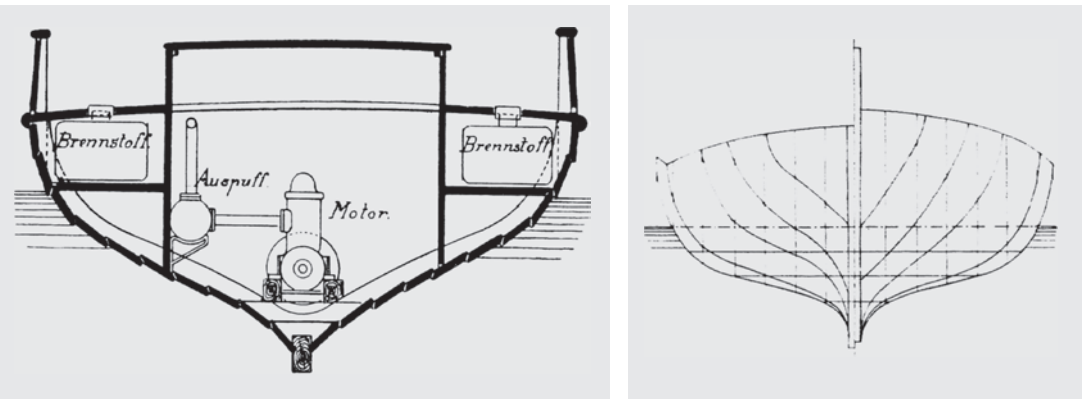


Abb. 22–23 RÜG 17: Hauptspant (links) und Spantenriss. (Aus: Dittmer/Romberg/Lieckfeld 1911)

Tiefgang vorn 2,00 m, Länge Bunn 3,20 m, Ballast 7500 kg, 1-Zylinder-ALPHA-Motor, Stärke 6 HP. Beide Fahrzeuge waren bereits mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet.<sup>39</sup>

Stralsund, 3. Oktober.

*Die beiden Hochseefischkutter »Memel« und »Köslin«, welche vom Deutschen Seefischerei-Verein in Dänemark bestellt und mit allen Geräten für Flunder-, Herings- und Lachsfang ausgerüstet sind, kamen hier an und nahmen von hier aus noch Zeesengeräte mit, um in der Gegend von Köslin und Memel die Hochseefischerei auszuüben. Auf jedem Kutter fährt von hier ein Fischer mit.*

*Die Boote haben zwei Masten, deren einer dem Motor im Schiff gleichzeitig als Schornstein dient.*

*Die Netze werden mittels Winsche eingeholt. Ein kleines Boot, auch mit Motor versehen, liegt auf Deck und dient zum Ausbringen der Netze.<sup>40</sup>*

Beide Kutter wurden auf der Werft des Schiffszimmermeisters Buhl in Frederikshavn auf Kosten des Deutschen Seefischerei-Vereins gebaut. Jeder Kutter kostete mit Ausrüstung 15 000 Mark. Am 8. Oktober 1903 nahmen die beiden Fahrzeuge ihre Tätigkeit auf. Der Kutter MEMEL fischte ein Jahr von Memel aus für Rechnung des Deutschen Seefischerei-Vereins, der Kutter KÖSLIN von Kolberg aus mit Unterstützung des Deutschen Seefischerei-Vereins für Rechnung des Schiffsführers. Nachdem der Schiffsführer des Kutters MEMEL noch ein zweites Jahr die Fischerei für seine eigene Rechnung fortgesetzt hatte, erwarb er das Fahrzeug als Eigentum. Der Kutter KÖSLIN erhielt im April 1905 einen anderen Schiffsführer, wurde im Mai des Jahres nach Pillau gebracht und im Frühjahr 1906 an drei Fischer, Gebr. Lorenz und Gwildis, in Süderspitze bei Memel verkauft.

Mit diesen beiden Kuttern, deren Motoren von der dänischen Aktiengesellschaft Frederikshavns Eisengießerei und Maschinenfabrik Gebrüder Honmöl-



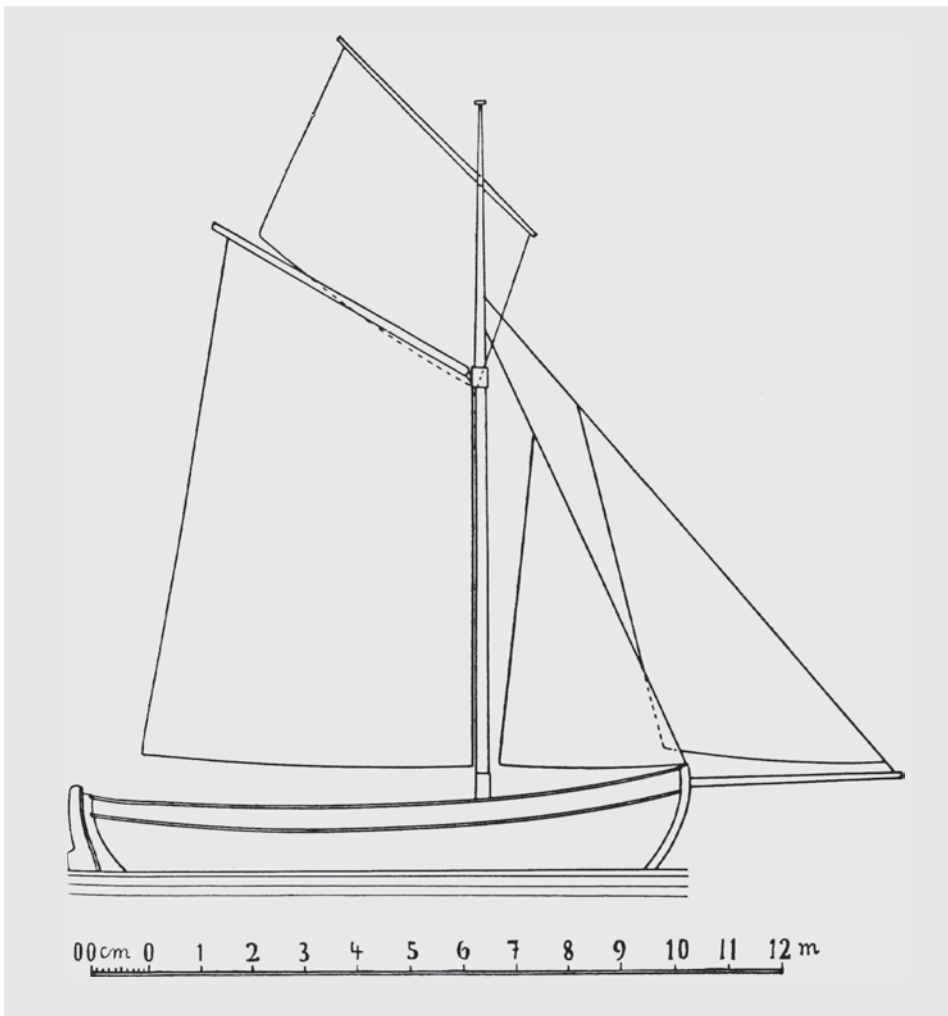


Abb. 24 RÜG 17: Segelzeichnung. (Aus: Dittmer/Romberg/Lieckfeld 1911)

ler gebaut worden waren<sup>41</sup>, wurde erstmals versucht, die Scherbrett-Zeesenfischerei in der Ostsee einzuführen, jedoch mit wenig Erfolg, soweit es zu diesem Zeitpunkt die Küsten von Hinterpommern und Ostpreußen betraf. Die Zeesener im Stralsunder Revier hatte bereits einige Jahre früher, nachdem man in der Nordsee die Scherbretter anstelle des Baumes in den Grundschleppnetzen eingeführt hatte, die Fischerei mit den Scherbrettzeesen aufgenommen, nur waren diese wesentlich kleiner als die Netze, die auf den Kuttern MEMEL und KÖSLIN zum Einsatz kamen.<sup>42</sup>

Weil man sich nicht sicher war, ob der MEMEL-Typ an allen Orten der Ostseeküste einsetzbar wäre, und auch aus Rentabilitätsgründen wurde es erforderlich, einen kleinen deutschen Ostseekutter zu entwickeln, der zwischen dem

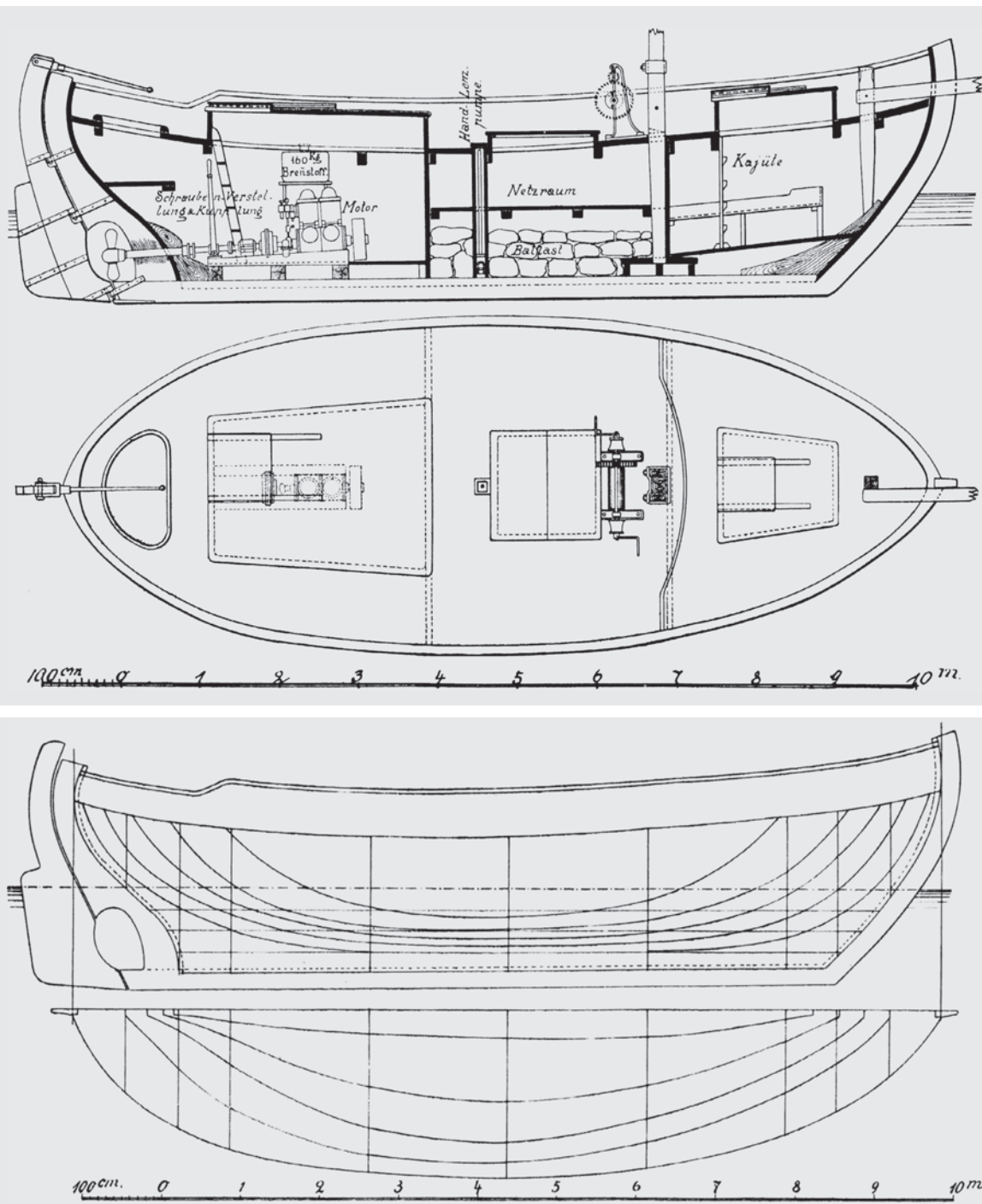


Abb. 25–26 RÜG 17: Schnittzeichnung, Linienrisse. (Aus: Dittmer/Romberg/Lieckfeld 1911)

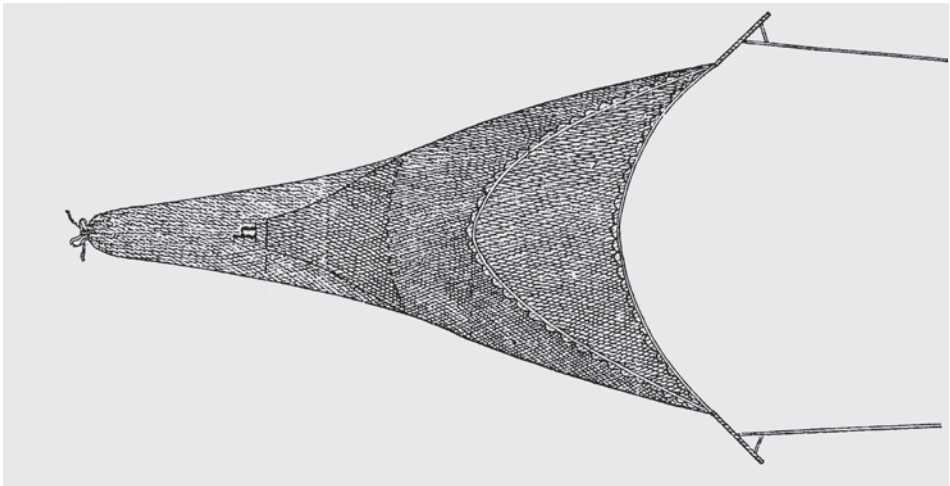


Abb. 27 Scherbrettzeese. (Aus: Dittmer 1907)

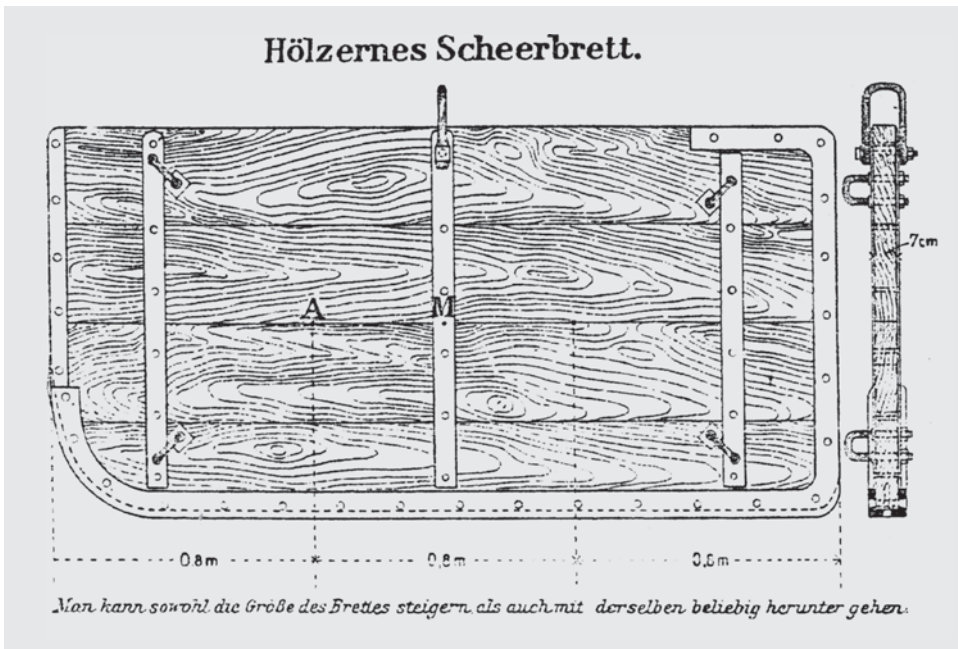


Abb. 28 Scherbrett für die Nordseefischerei. (Aus: Dittmer 1907)

MEMEL-Typ und dem alten Lachskutter lag. Die Konstruktion eines 11,75 m langen, 3,70 m breiten Kutters mit 1,85 m Tiefgang war ein diesbezüglicher Vorschlag, dessen Umsetzung sich jedoch nicht nachweisen lässt.

Ein weiterer Meilenstein in der Entwicklung der Hochseefischerei in der Ostsee war die Einführung des Scherbretts.

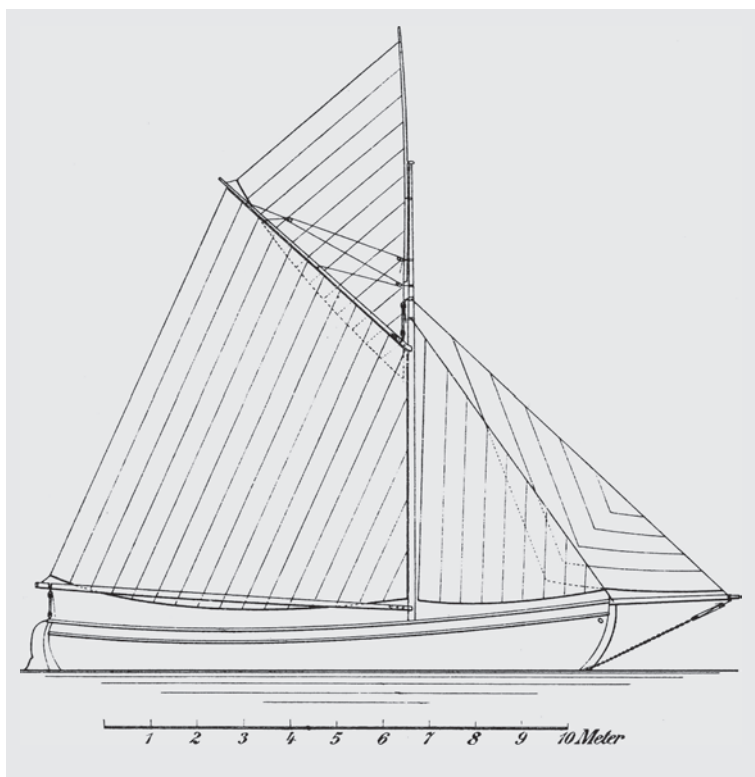
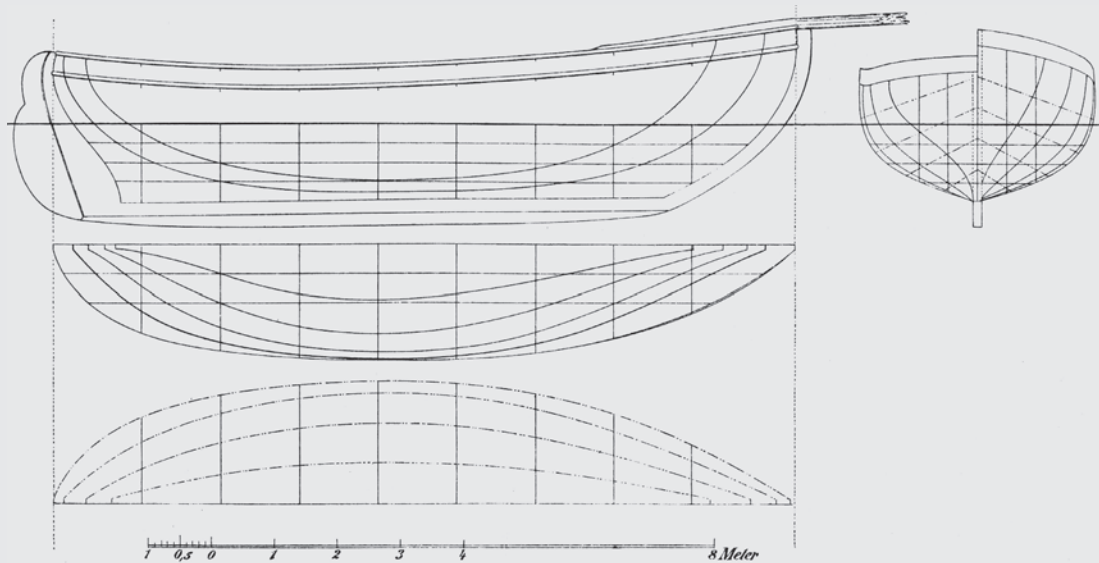


Abb. 29–31  
Vorschlag für  
einen Ostsee-  
kutter. (Aus:  
Dittmer/Buhl  
1904)



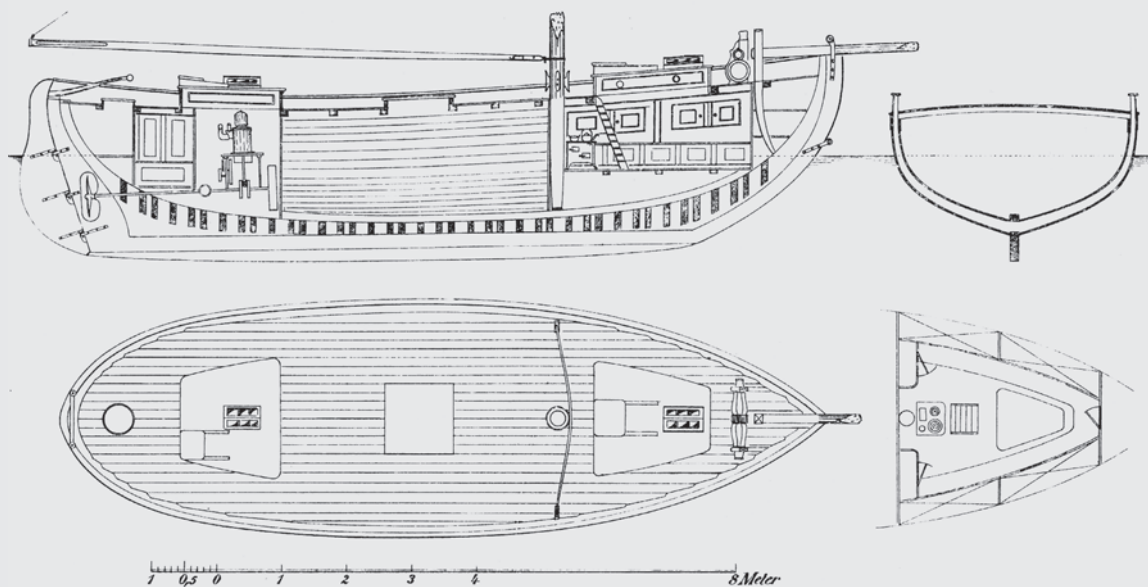


Abb. 32  
Ostseekutter  
BERNHARDINE.  
(Aus: Dittmer/  
Romberg/  
Lieckfeld 1911)





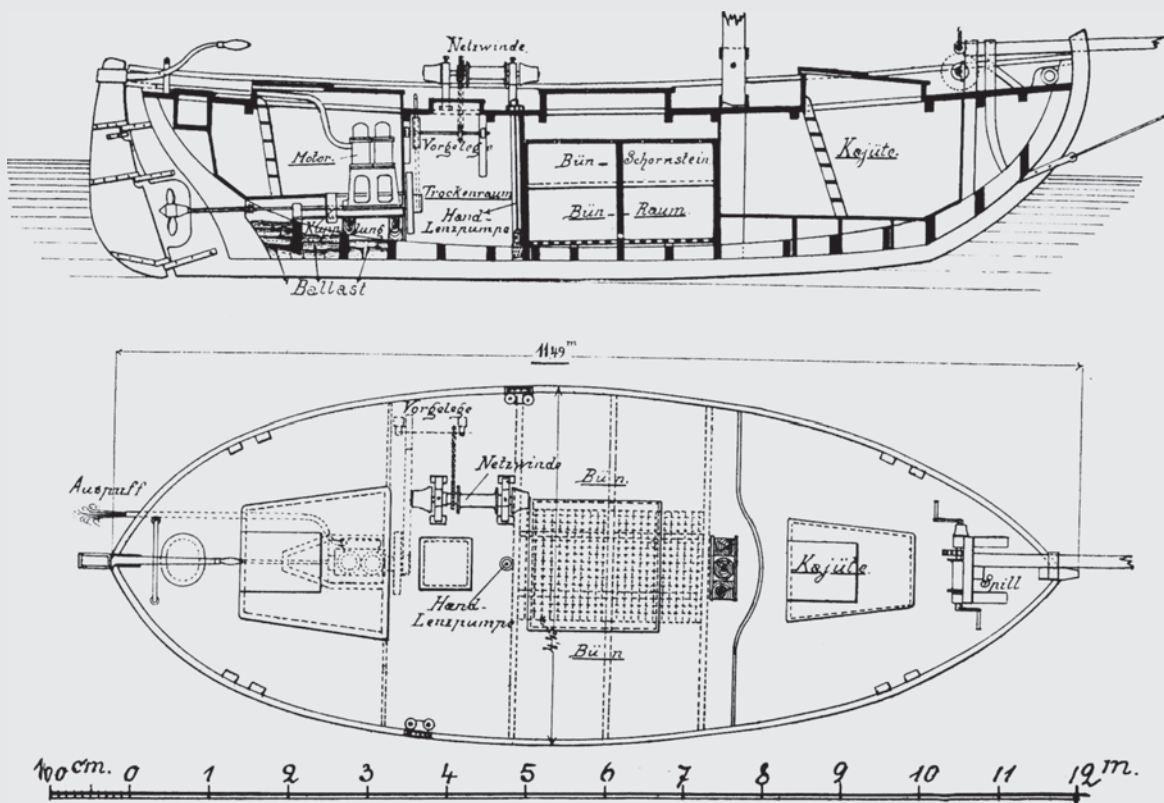


Abb. 33 Ostseekutter BERNHARDINE. (Aus: Dittmer/Romberg/Lieckfeld 1911)

Abb. 34  
Ostseekutter  
BERNHARDINE:  
Bünn. (Aus:  
Dittmer/Rom-  
berg/Lieckfeld  
1911)

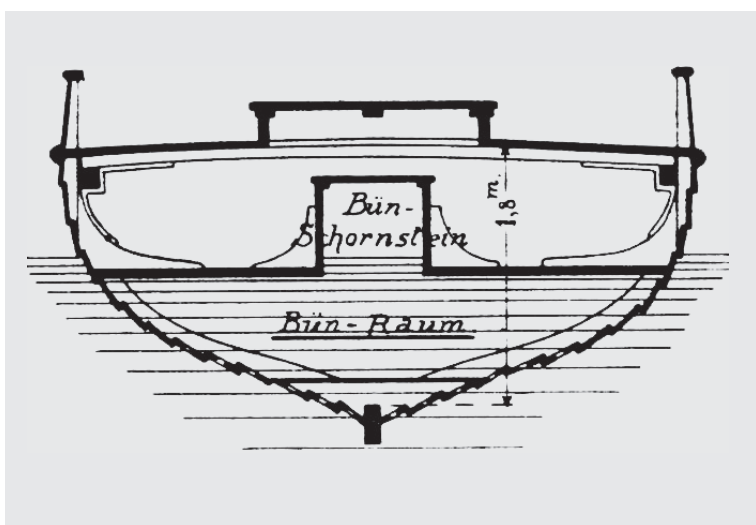
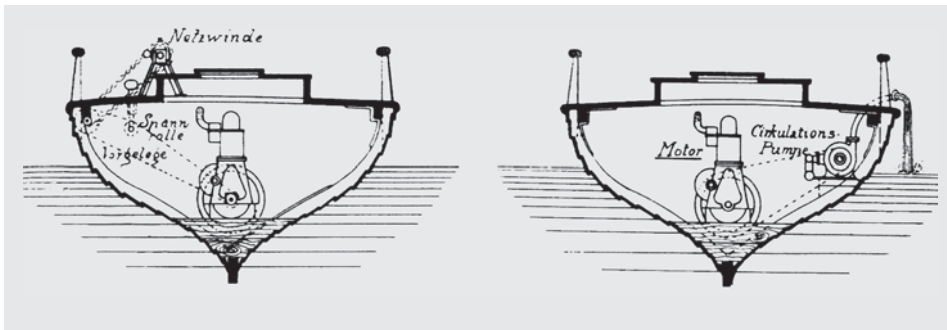
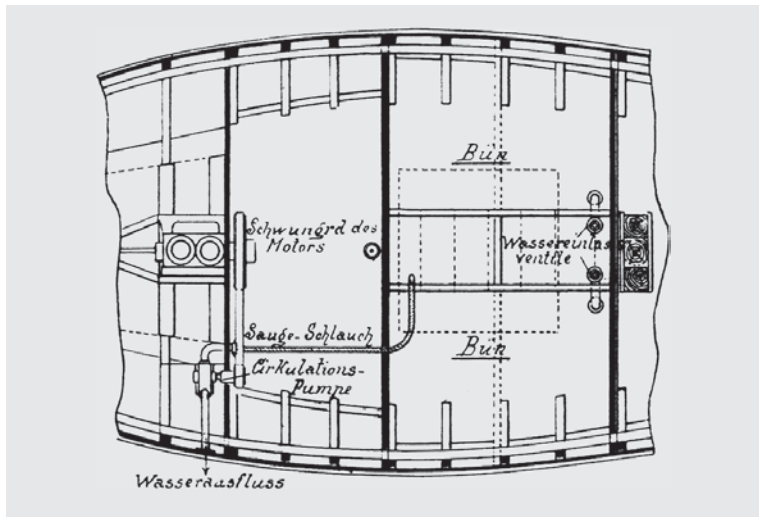


Abb. 35–36  
Ostseekutter  
BERNHARDINE:  
Netzwinde und  
Pumpe. (Aus:  
Dittmer/Rom-  
berg/Lieckfeld  
1911)



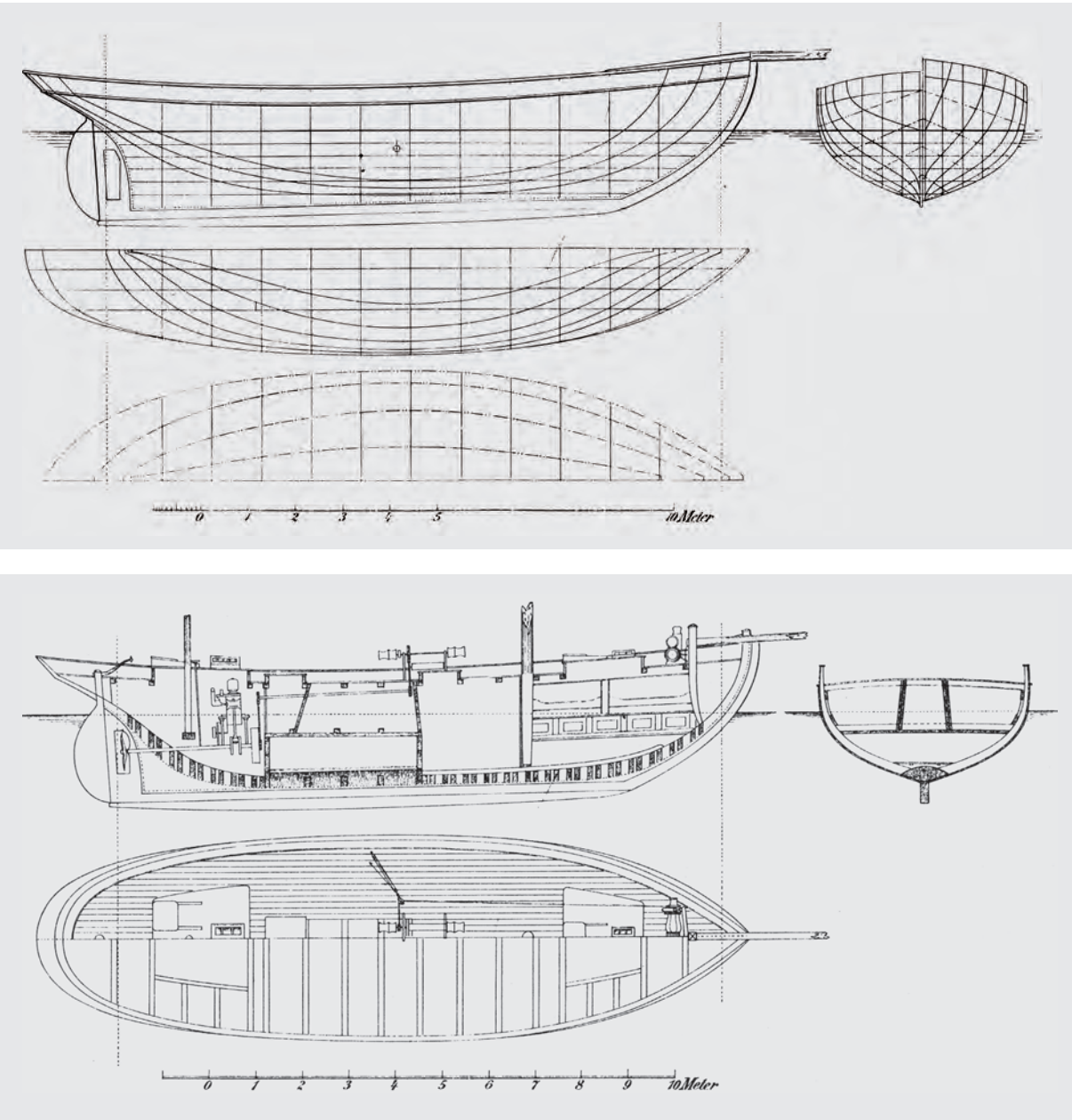
1903 wurde für die Snurrewadenfischerei in Frederikshavn ein offenes Motorboot POMMERN gebaut und an der hinterpommerschen Küste zum Einsatz gebracht. Es war aber für den Betrieb von Rügenwaldermünde aus ungeeignet und wurde einem Fischer in Kolberg übergeben.

1909 baut Schiffbauer Wälm in Tolkemit den Kutter BERNHARDINE mit Heimathafen Barth: Tiefgang hinten 1,55 m, Tiefgang vorn 1,24 m, 8-PS-Petroleum-Viertaktmotor der Kieler Maschinenbau-AG, vormals C. Daewel in Kiel. Das Fahrzeug unter seinem Eigner Kapitän Konert zu Prerow nahm an einem Wettbewerb des Deutschen Seefischerei-Vereins für Motoren und Winden teil.

## Die Motorisierung der Fahrzeuge

Durch die ab 1903 erfolgte Einführung des Motors bei den Segelfahrzeugen erfuhr die Hochseefischerei einen enormen Aufschwung. Der Motor sollte bei Segelfahrzeugen anfangs nur Hilfsmaschine sein, diente aber am Fangplatz auch zum Betrieb einer Netzwinde. Dies führte dazu, dass die Lukensülle im



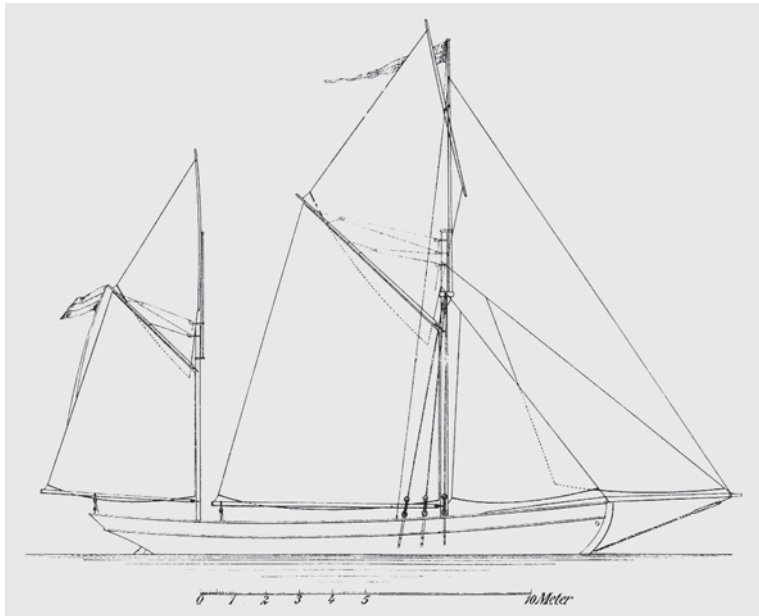


Bugbereich der Boote nicht mehr gebraucht wurden und die Handarbeit beim Einholen der Netze weitgehend mechanisiert wurde.

Die Verwendung von Dampfmaschinen in den kleinen Kuttern war aufgrund der Bauweise der Fahrzeuge von vornherein ausgeschlossen. Es kamen daher als Hilfsantrieb nur Explosionsmotoren mit Petroleum infrage.

In Dänemark und Schweden hatten Motoren schon längst Einzug in die

Abb. 37–38  
(linke Seite),  
Abb. 39  
Ostseekutter,  
Typ Memel.  
(Aus: Dittmer/  
Buhl 1904)



Fischereifahrzeuge gehalten. Demgegenüber taten sich die Fischer in Deutschland mit dem Einbau von Motoren sehr schwer. Die ostpreußischen Fischer standen diesen Neuerungen sehr skeptisch gegenüber, bis 1905 Versuche mit dem Kutter MEMEL stattfanden. Die meisten Motoren sind hier um 1908 eingebaut worden.<sup>43</sup>

Der Deutsche Seefischerei-Verein entsandte im Winter 1902/1903 eine Kommission in die dänischen Fischereihäfen, wobei festgestellt wurde, dass es die Motorenhersteller verstanden hatten, einen für den Fischereibetrieb besonders geeigneten Petroleummotor herzustellen. Dieser zeichnete sich vor allem durch die Unkompliziertheit seiner Bedienung aus. Während die deutschen Petroleummotoren des Fabrikanten Jastram aus Hamburg noch mit einer dauernd offenen Flamme arbeiteten, die im Schiffsbetrieb außerordentlich gefährlich war, konnten die dänischen Motoren ohne diese in Betrieb gehalten werden.<sup>44</sup>

Als Ergebnis der Internationalen Motorbootausstellung 1907 in Kiel entstand der Verein zur Förderung der Motorbootfischerei, der in Dänemark ein Boot bauen ließ, mit dem ein Kieler Fischer erfolgreich arbeitete. Die Gesamtsumme von 5000 Mark konnte der Fischer in jährlichen Raten von 125 Mark zahlen. Das Boot – Länge über Steven 11,50 m, Breite 3,45 m, Höhe am Vorsteven 1,89 m, Höhe am Achtersteven 2,00 m – war aus Kiefernholz auf eichenem Kiel sowie mit eichenen Steven und Spanten gebaut und hatte einen 6-PS-Daevelmotor.<sup>45</sup>

Bereits auf der Internationalen Motorboot- und Motorenausstellung 1910 in Berlin hatten sich schließlich deutsche Motorenfabrikate gegenüber den däni-

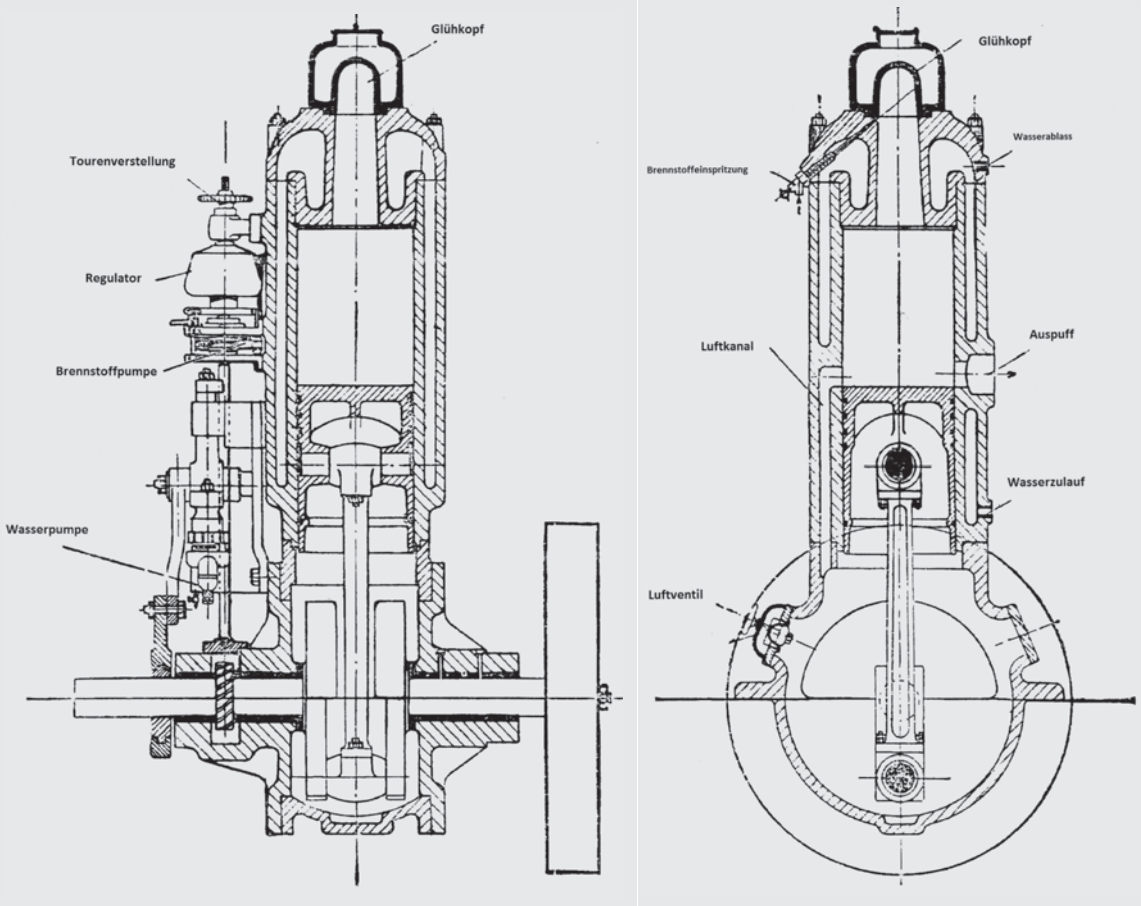


Abb. 40–41 Einzylinder-Rohöl-Zweitakt-Bootsmotor System Swiderski, 1910. (Aus: Dittmer/Romberg/Lieckfeld 1910)

schen Motoren, die noch 1907 in Kiel die Ausstellung 1907 dominiert hatten, weitgehend durchgesetzt:

Die Deutzer Gasmotorenfabrik zu Cöln-Deutz hatte einen Einzylinder-Bros-motor mit 8 PS in Verbindung mit einer Drehflügelschraube für Segelstellung, Brennstoff Petroleum, ausgestellt. Ebenso einen Zweizylinder-Brosmotor mit 24 PS in Kombination mit Kupplung für Drehflügelschraube und Spillantrieb, Brennstoff Petroleum. Beide Typen wurden mit Pressluft angelassen.

Die Maschinenbau-Aktiengesellschaft zu Leipzig (vormals Swiderski) hatte einen 3 PS, einen 6 PS, einen 8 PS und einen 35 PS leistenden Einzylinder-Bootsmotor, alle System Swiderski, ausgestellt. Diese Motoren arbeiteten – im Gegensatz zu den Deutzmotoren, die nach dem Viertaktprinzip arbeiteten – im Zweitaktsystem.

Auch die Grade-Motorenwerke GmbH zu Magdeburg hatte einen 8-PS-

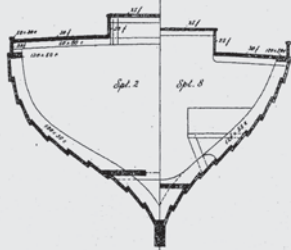
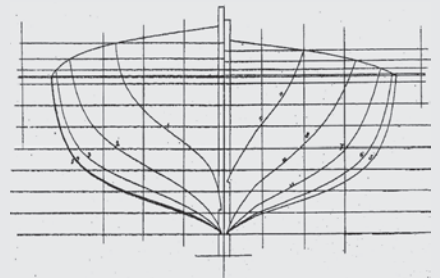
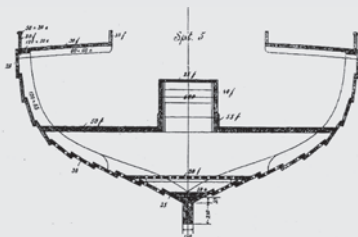
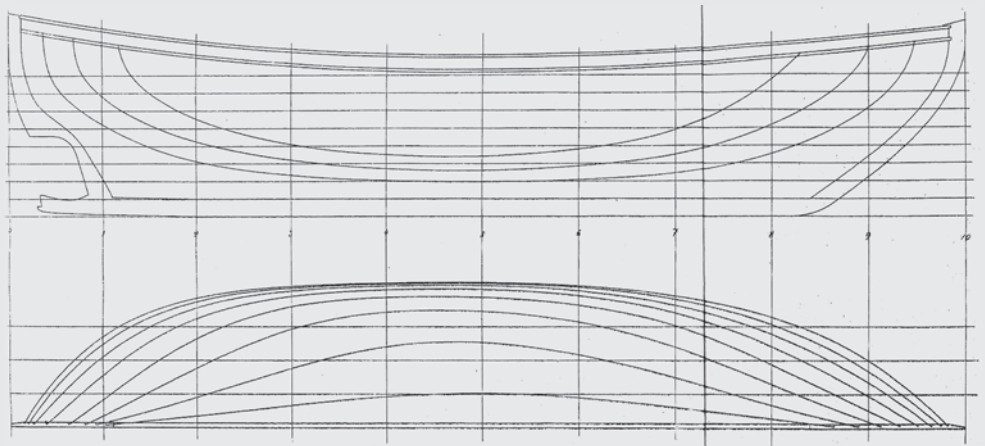
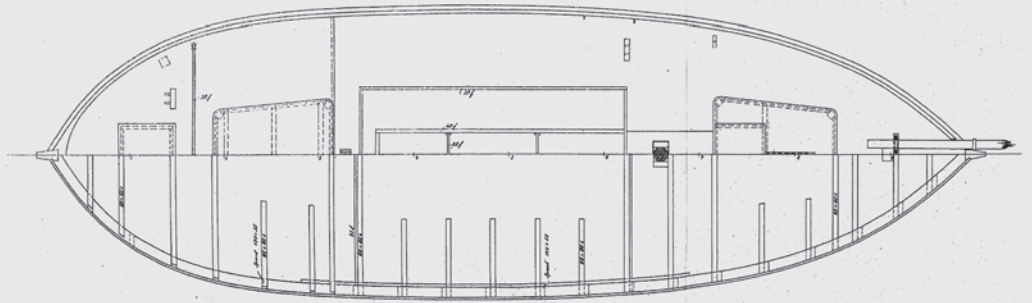
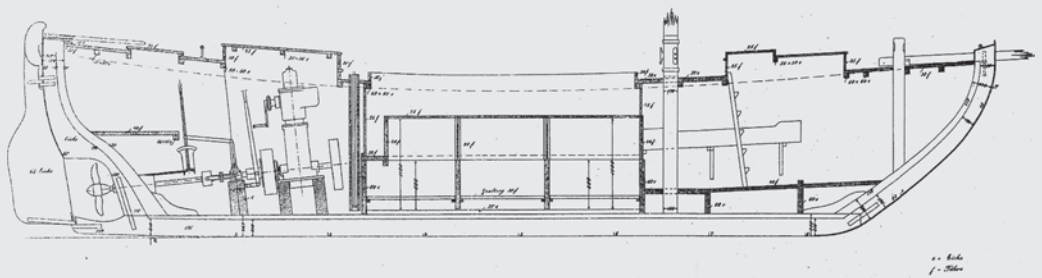


Abb. 42-45 Dänisches Fischerboot. (Aus: Moltke 1908)



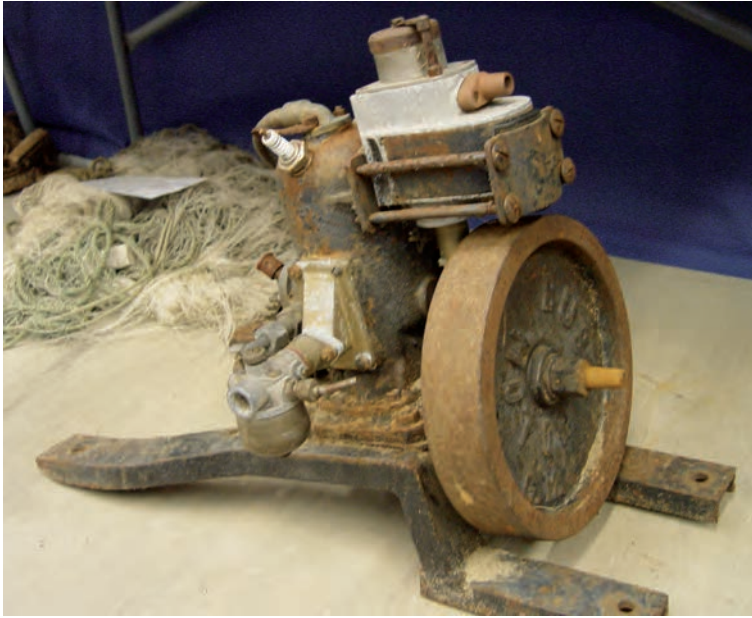


Abb. 46 2-PS-BUB-Motor.  
(Foto: Helmut Olszak)

Rohölmotor mit Glühkopfzündung ausgestellt, einen Zweitaktmotor, der mit Petroleum oder Rohöl arbeitete.

Die Firma Diesel & Co. in München stellte einen 5-PS-Motor aus, der auch vorgeführt wurde. Er wurde mit schwer entzündbaren billigen Mineralölen, Rohölen oder Destillationsrückständen betrieben, eine Explosions- oder Feuergefahr hierdurch weitgehend ausgeschlossen. Angelassen wurde der Motor mithilfe einer Druckluftflasche.

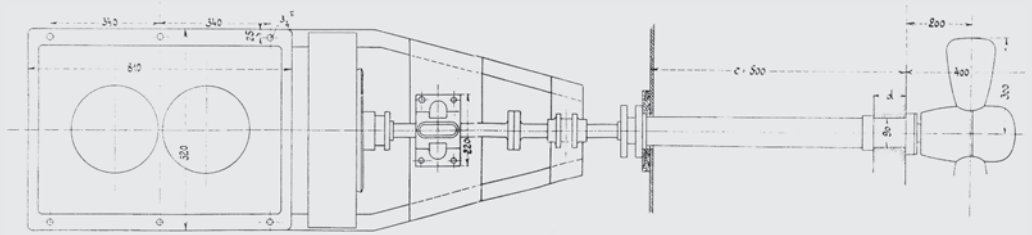
Weiterhin gehörte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG in Nürnberg zu den Ausstellern. Sie präsentierte eine umsteuerbare »Zweitakt-Ölmaschine« von 150 PS. Dieser Motor war bereits für Heringslogger und Fischdampfer vorgesehen.

Die Gebr. Körting AG aus Körtingsdorf bei Hannover stellte schließlich einen umsteuerbaren Sechszylinder-Dieselmotor von 100 PS aus.<sup>46</sup>

Im Jahre 1908 veranstaltete der Deutsche Seefischerei-Verein unter Beteiligung des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller ein Preisausschreiben zur Erlangung brauchbarer Motoren und Winden für Fahrzeuge der deutschen See- und Küstenfischerei. Die eigentliche Ausschreibung der Preise konnte aber erst später beginnen, weil das Reichsamt des Innern zunächst die Geldmittel für die Kosten bewilligen musste. Der Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller steuerte 5000 Mark zur Deckung der Kosten bei.

Hatte man bisher weitgehend Motoren aus dänischer Produktion in die Boote eingebaut, so wurden Bestrebungen, deutsche Bootsmotoren zu verwenden immer aktueller. Der Zweck dieses Wettbewerbs war die Entwicklung und Einfüh-





8 PS. zweizylindriger Petroleum-Motor  
der Kieler Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals C. Daewel.

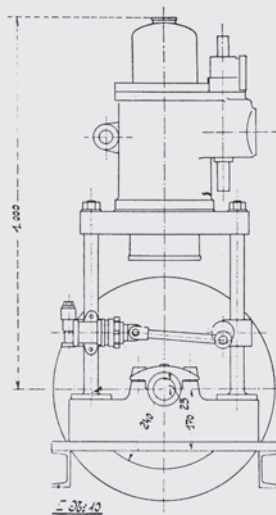
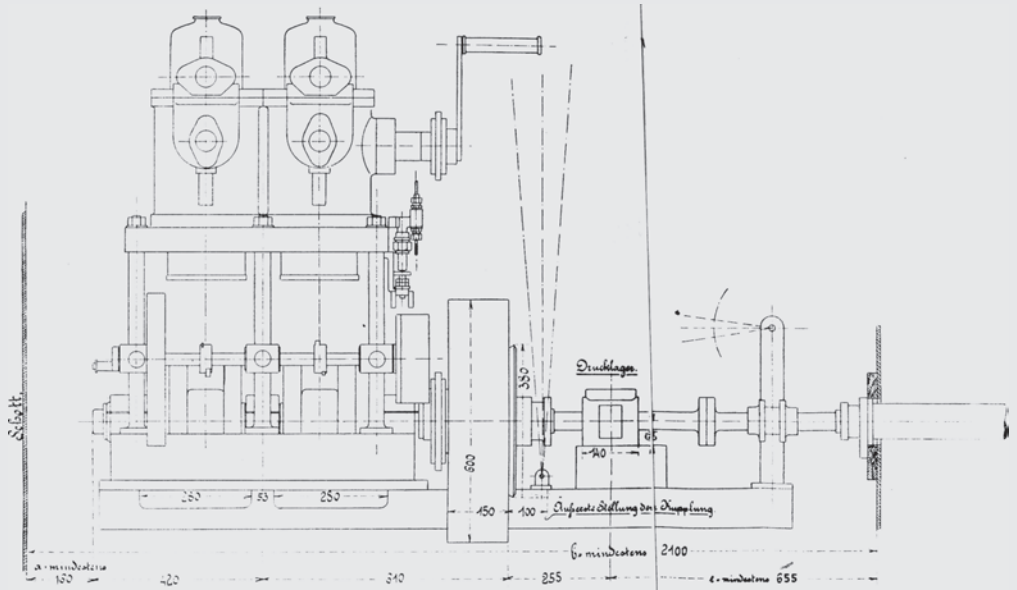


Abb. 47-49 8-PS-Petroleummotor. (Aus: Lübbert 1906)



Abb. 50–51 12-PS-Deutz-Glühkopfmotor. (Fotos: Helmut Olszak)

rung von Motoren aus deutscher Produktion, die in Serie gefertigt werden sollten. Die bisherige Einzelproduktion, die nur auf Bestellung vorgenommen wurde, war zu kostenintensiv, um von den deutschen Fischern langfristig akzeptiert zu werden. Der Wettbewerb war auf Motoren als Hilfsantrieb für Fischereifahrzeuge und Winden ausgerichtet sowie auf die Entwicklung von Netzwinden.

#### Fahrzeuge und deren Wettbewerbsmotoren

WILLI: Quase, halbgedeckt; Baujahr 1908/1909 bei Scharstein in Dietrichsdorf bei Kiel; Eigner: Fischer Voß zu Laboe; Motor: Petroleum-Zweitaktmotor, 8 PS, Maschinenbau-AG vorm. Ph. Swiderski, Leipzig-Plagewitz, Brennstoff: Lampenpetroleum.

IDA: Quase, mit Schwert; Baujahr 1908/1909 bei Glasau in Eckernförde; Eigner: Fischer Pries zu Eckernförde; Motor: Rohöl-Zweitaktmotor, 6 PS, Maschinenbau-AG vorm. Ph. Swiderski, Leipzig-Plagewitz, Brennstoff: Rohöl der Deutschen Öl-Importgesellschaft zu Hamburg.

BERNHARDINE: Kutter, gedeckt, mit Bün; Baujahr 1909 bei Wälm in Tolkemit; Eigner: Kapt. Kohnert zu Prerow/Darß; Motor: Petroleum-Viertaktmotor, 8 PS, Kieler Maschinenbau-AG vorm. C. Daevel in Kiel, Brennstoff: Lampenpetroleum.

Abb. 52  
Werbung aus  
dem Jahr 1921  
aus den Mittei-  
lungen des  
Deutschen  
Seefischerei-  
Vereins.

# **DEUTZER SCHIFFSMOTOREN**

anerkannt zuverlässige, betriebssichere und wirtschaftliche

**Maschinen f. alle Erwerbsboote, wie Fischkutter Schlepper,  
Barkassen, Frachtschiffe, Verkehrsboote, Arbeitsboote usw.**

## **BRONS-MOTOREN GLÜHKOPF-MOTOREN**

**(ohne Wassereinspritzung)**



für alle billigen schweren **Brennstoffe**  
wie Rohöl, Gasöl, Petroleum, Petroleum-Destillat, Solaröl usw.

# **GASMOTOREN-FABRIK DEUTZ**

## **KÖLN-DEUTZ**

MAGDALENA: Kutter, gedeckt, mit Bünns; Baujahr 1909 bei Otto Doose in Brunsbüttlerhafen; Eigner: Fischer Grimsman zu Brunsbüttlerhafen; Motor: Petroleum-Viertaktmotor, 8 PS, Gasmotorenfabrik Deutz zu Köln-Deutz, Brennstoff: amerikanisches Lampenpetroleum.

RÜG 17: Kutter, gedeckt, ohne Bünns; Baujahr 1894 bei Brandt in Nexö/Bornholm; Eigner: Fischer Luck und Blum zu Rügenwaldermünde; Motor: Rohöl-

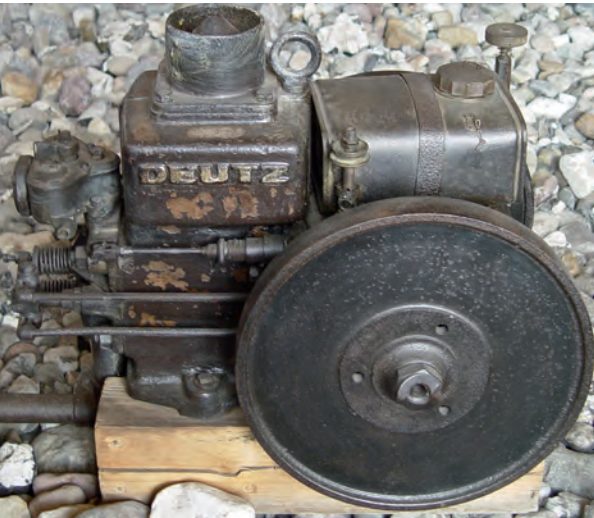


Abb. 53–54 8-PS-Motor (links) und kleiner 5–6-PS-Glühkopfmotor von Deutz. (Fotos: Helmut Olszak)

Zweitaktmotor, 8–10 PS, Grade-Motorenwerke Magdeburg, Brennstoff: Rohöl der Rohöl-Importgesellschaft zu Hamburg.

HELENE: Fischhandelsquatze; Baujahr 1907 bei Manthe in Wollin; Eigner: Martin Stoewahse, Schiffsführer: Kapt. Last zu Wollin; Motor: Petroleum-Viertaktmotor, 24 PS, Gasmotorenfabrik Deutz zu Cöln-Deutz.

(Die Wettbewerbsfahrzeuge für die Nordsee sind in dieser Arbeit nicht erwähnt.)

1908 wurde in den Kutter des Fischers Heim in Hela ein einzylindriger 10-PS-Motor der Danziger Motorenbau-Werkstatt E. Seiler eingebaut. Das Fahrzeug von 10 m Länge, 3,9 m Breite und 1,3 m Tiefgang erreichte eine Geschwindigkeit von 6 Knoten. Somit wurden Vorurteile gegenüber deutschen Motoren langsam abgebaut.<sup>47</sup>

1910 betrieben rund 90 Kutter, davon etwa ein Drittel mit Hilfsmotoren von 6–12 PS ausgerüstet, die Fischerei in Ostpreußen.<sup>48</sup> 1911 wurde in Memel der erste Fischkutter mit einem deutschem Rohölmotor der Gasmotorenfabrik vorgestellt. Der in einen alten Kutter eingebaute Motor hatte eine Leistung von 8 PS bei einer Drehzahl von 350 U/min.<sup>49</sup>

## Die Entwicklung nach 1918

Unmittelbar nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurden vielfältige Bestrebungen unternommen, die Hochseefischerei zu aktivieren. Nahrungsmittel waren vor allem durch die englische Blockade und die Konfiszierung der deut-



schen Handelsschiffe in den Jahren 1918/1919 derart knapp geworden, dass eine Hungersnot drohte. Vereinzelt wurden Nahrungsmittel wie Fisch aus Norwegen zugelassen, die aber bei Weitem nicht ausreichten, um eine kontinuierliche Versorgung mit Lebensmitteln sicherzustellen. Erschwerend kam hinzu, dass die Fischdampfer der Fischereiflotte als Kriegsschiffe eingestuft wurden und somit an die Entente abgeliefert werden mussten. Auch ein erheblicher Teil der übrigen vorhandenen Fischereifahrzeuge fiel unter die Reparationsleistungen.

Die englische Blockade bewirkte, dass Deutschland nicht einmal die Fischmenge, auf die gemäß amerikanischem Abkommen rechtmäßiger Anspruch bestand, bekommen konnte. Deutsche, dänische und schwedische Schiffe mit bedeutenden Ladungen an norwegischem Fisch lagen bereit, konnten aber wegen der englischen Blockade nicht über die Ostsee fahren.<sup>50</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg hatte der Deutsche Seefischerei-Verein nur noch eine beratende Funktion, da eigene Mittel nicht mehr oder nur in unbedeutendem Maße zur Verfügung standen, um eine wirksame Finanzierung zu garantieren und zinslose Kredite vermitteln zu können. Die Bewirtschaftung für ausländische Fische, Schalen- und Krustentiere übernahm ab dem 1. Januar 1919 laut Verordnung des Reichskommissars für Fischerei die Firma Reichsfischversorgung GmbH, Abt. C, Berlin. Geregelt wurde vor allem die Einfuhr von Salzheringen, Klippfischen, Stockfischen, Ölsardinen und sonstiger Fischkonserven.<sup>51</sup>

Mit dem Inkrafttreten des Waffenstillstandes am 11. November 1918 wurde auch die Flugzeugproduktion in der Werft Warnemünde eingestellt. Durch die Ratifizierung des Versailler Vertrages wurde der militärische Flugzeugbau letztlich völlig unterbunden und die Werft verlor ihre Bedeutung.<sup>52</sup> Auch anderen Betrieben, die während des Krieges Luftfahrzeuge hergestellt hatten, wurde die weitere Produktion untersagt. Das waren u.a. die Firma Schütte & Lanz in Zeesen bei Berlin, ein Luftschiffbauunternehmen, und die Luftfahrtgesellschaft Stralsund.

Die Flugzeugbau GmbH in Warnemünde erhielt Anfang des Jahres 1919 einen staatlichen Auftrag zum Bau einer größeren Anzahl von Fischereifahrzeugen. Die umfangreichen Anlagen der modernen Werft gestatteten den gleichzeitigen Bau einer Reihe größerer Fahrzeuge, so dass der Serienbau eine billigere Herstellung der einzelnen Fahrzeuge gestattete.<sup>53</sup> Dies bestätigte auch die Deutsche Fischerei-Zeitung:

*Serienbau von Fischereifahrzeugen.*

*Die in Warnemünde gelegene »Werft Warnemünde« der Flugzeugbau Friedrichshafen G.m.b.H. hat neben dem Flugzeugbau den Kleinschiffbau in Holz und Eisen als Friedensfabrikation aufgenommen. Die Werft hat einen staatlichen Auftrag auf eine größere Anzahl von Fischereifahrzeugen für die Ostsee erhalten und ist mit deren Bau beschäftigt. Die umfangreichen Anlagen der modern eingerichteten Werft gestatten den gleichzeitigen Bau einer Reihe*



**Werftgründung in Warnemünde.** Eine moderne Werft in Warnemünde hat, wie uns drahtlich gemeldet wird, die Flugzeugbau G. m. b.H. errichtet. Sie nimmt neben dem Flugzeugbau den Kleinschiffsbau in Holz und Eisen als Friedensfabrikation auf. Die Werft hat einen staatlichen Auftrag auf eine größere Anzahl von Fischereifahrzeugen für die Ostsee erhalten und ist mit deren Bau beschäftigt. Die umfangreichen Anlagen der modern eingerichteten Werft gestattet den gleichzeitigen Bau einer Reihe auch größerer Fahrzeuge, so daß der Serienbau, durch den eine billigere Herstellung des einzelnen Fahrzeuge ermöglicht wird, keine Schwierigkeiten bereitet.

Abb. 55 Meldung über den Serienbau von Fischereifahrzeugen in Warnemünde in der Vossischen Zeitung vom 4. Februar 1919.

*auch größerer Fahrzeuge, so daß der Serienbau, durch den eine billigere Herstellung der einzelnen Fahrzeuge ermöglicht wird, keine Schwierigkeiten bereitet. – Das große Lager der Werft an guten Bauhölzern, eine Holztrockenanlage und durchweg maschineller Betrieb verbürgen beste Verarbeitung nur guten Materials. Die Werft arbeitet auf Anfrage gern Kostenanschläge aus und ist imstande, Fahrzeuge jeder Art in kürzester Zeit zu liefern. Wir verweisen im Übrigen auf das Inserat in der heutigen Nummer unserer Zeitung.*<sup>54</sup>

Noch im gleichen Jahr 1919 begann in der Werft Warnemünde (Flugzeugwerke Friedrichshafen) die Serienfertigung eines Motorfischkutters mit Bünns, der abweichend von den Einheitskuttern, die vom Deutschen Seefischerei-Verein vorgeschlagen worden waren, von der Werft selbst entworfen worden war. Ursprünglich sollte dieser Kutter von 12,50 m Länge auch in Danzig, Kiel und Wilhelmshaven gefertigt werden, doch aus finanziellen Gründen wurde lediglich eine kleine Serie von Schiffen gebaut.

Der erste von fünf baugleichen Kuttern dieser Serie wurde bereits im November 1919 seiner Bestimmung übergeben, der letzte am 21. Februar 1920 von der Werft abgeliefert. Fünf weitere Kutter gleicher Abmessung befanden sich neben vier anderen Kuttern mit 20 BRT sowie zwei kleinen Fischkuttern von 13 BRT bereits im Bau.<sup>55</sup>

Am 20. und 31. März 1919 fanden mit Fischern aus Maasholm und Herrn Gollmitz Besprechungen über die Bauausführung des Fischkutter-Typs Schleswig-Holstein statt. In den Bauvorschriften, die dann am 29. März 1919 vom Reichskommissar für Fischerei an das Reichsmarineamt geschickt wurden, ist von Klinkscheiben die Rede, woraus zu schließen ist, dass die Kutter noch in Klinkerbauweise gefertigt wurden.<sup>56</sup> Am 2. Mai 1919 trafen sich Herr Schröder von der Werft Warnemünde der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH, Herr Dr. Eichelbaum vom Reichskommissar für Fischereiversorgung, Herr Dr.-Ing. Schaffran und Herr Gollmitz in Berlin. Dabei wurde einem Vorschlag von Herrn Schröder folgend beschlossen, den Kutter vom Typ Schleswig-Holstein

nicht mit einer 27 mm dicken Klinkerbeplankung zu bauen, sondern mit kraweeler Außenbeplankung von 32 mm Stärke auszuführen. Der Bau der zweiten Serie von fünf Motorfischkuttern dieses Typs wurde erst nach dem 2. Mai 1919 begonnen.<sup>57</sup>

Spätestens an dieser Stelle muss man sich die Frage stellen, ob ein Serienbau geklinkerter Fahrzeuge technisch überhaupt möglich ist bzw. ob eine solche Bauform für den Serienbau noch wirtschaftlich ist. Geklinkerte Boote werden als Schale über Mallen gebaut, die nach dem Einpassen der Innenhölzer wieder entfernt werden. Das bedeutet, dass erst die Außenplanken zu einer Rumpfschale zusammengebaut und danach alle Spanten, Bodenwrangen und Auflanger eingepasst werden. Eine Abwicklung der Planken auf dem Schnürboden ist bei einem geklinkerten Fahrzeug zwar theoretisch möglich, aber praktisch kaum durchzuführen. Bei einem kraweel beplankten Boot oder Schiff werden die Spanten fertig aufgestellt und das Boot auf diesen beplankt.

Bei Schütte & Lanz in Zeesen wurden drei Fischkutter des Typs Schleswig-Holstein und ein Strandboot gebaut. Aus dem Bericht des Baubeauftragten Gollmitz vom 6. März 1919 geht hervor, dass es sich hierbei um klinkergebaute Fahrzeuge handelte. In diesem Schreiben wird auch erstmals die veränderte Konstruktion des Kutter-Typs Schleswig-Holstein von Oertz erwähnt. Es wurde zumindest in Erwägung gezogen, diesen Typ bei Schütte & Lanz zu fertigen.<sup>58</sup> Dabei unterscheiden sich die Planzeichnungen der Konstruktion von Max Oertz bei annähernd gleichen Abmessungen des Bootskörpers in Details an Deck, jedoch mit einer wesentlich kleineren Besegelung.<sup>59</sup> Hier handelt es sich offenbar um eine Eigenkonstruktion von Oertz in Anlehnung an die vom Deutschen Seefischerei-Verein veröffentlichte Konstruktion.

Bei den Kuttern der beiden kleinen Serien, die von der Flugzeugwerft Warnemünde gebaut wurden, handelt es sich um Fahrzeuge mit Spitzgatt-Heck. Später wurden Fischkutter mit Spiegelheck gebaut. Wann diese Umstellung vorgenommen wurde, bleibt erst einmal ungeklärt. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass dies unmittelbar nach Fertigstellung der ersten zehn Kutter geschah. Interessant ist aber die Tatsache, dass die Yacht- und Bootswerft Lürssen in Aumund-Vegesack bei Bremen einen »Weserkutter« konstruierte, der mit einem Spiegelheck versehen war. Aus den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob es sich bei den Fahrzeugen um die gleiche Konstruktion handelt.<sup>60</sup> Der von Lürssen konstruierte Kutter hatte folgende Abmessungen: Länge 13,60 m, Breite 4,10 m, Tiefe 1,50 m, Länge zwischen den Steven (Hinterkante Vorsteven bis Vorderkante Rudersteven) 12,00 m, Heck 1,60 m hinter dem Rudersteven.<sup>61</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg herrschte ein beträchtlicher Mangel an Fischereifahrzeugen. Während des Krieges waren die vorhandenen Boote nicht mehr benutzt und dementsprechend auch deren Wartung und Pflege vernachlässigt worden. Die bereits erwähnten Requirierungen verstärkten diesen Mangel.

Viele Fischer, die aus dem Krieg zurückkehrten, waren darauf bedacht, wieder ihrem Broterwerb nachzukommen. *Den aus dem Kriege zurückgekehrten Fischern sollte die Wiederaufnahme der Fischerei durch Beschaffung von Fahrzeugen und Motoren zu angemessenem Preise erleichtert werden. Zu diesem Zwecke sollten Fahrzeuge und Motoren im Serienbau hergestellt werden, wobei gleichzeitig dem Gesichtspunkt der produktiven Erwerbslosenfürsorge und der Vermehrung der Produktionsmittel in der Fischerei gedient wurde.*<sup>62</sup>

*Die Fahrzeuge sollten mit oder ohne Motoren in erster Linie aus dem Kriege zurückkehrenden Fischern zu billigen Preisen zur Verfügung gestellt werden. Zu diesem Zweck sind den Fischern, die Kriegsteilnehmer waren, Darlehen in reichem Umfange zugeteilt worden.*<sup>63</sup>

Mehrere Aspekte erschwerten die Beschaffung von Fischereifahrzeugen erheblich. Einmal war es der Mangel an Baumaterial, weil es den kleinen Bootsbaubetrieben kaum möglich war, Eichenholz zu erschwinglichen Preisen zu beschaffen. Metalle, wie sie zum Bau von Fischerfahrzeugen notwendig sind, standen diesen Betrieben ebenso wenig zur Verfügung wie Ausrüstungsgegenstände für die Fahrzeuge. Die kleinen Werften und Bootsbaubetriebe waren mit Reparaturaufträgen völlig ausgebucht. Auch konnten sie nur jeweils zwei bis drei Fahrzeuge im Jahr herstellen. Zum anderen schreckten schließlich auch die Fischer vor den hohen Preisen für die Beschaffung von Motoren und Fahrzeugen von vornherein zurück.<sup>64</sup>

*Infolge dieser Sachlage trat der Reichskommissar für Fischversorgung [von Flüge; Anm. d. Verf.] mit größeren leistungsfähigen Betrieben in Verbindung, denen die notwendigen Arbeitskräfte und das notwendige Material zur Verfügung standen, um Fischereifahrzeuge serienweise erbauen zu lassen und sie unter Zuhilfenahme der Überschüsse der Kriegsgesellschaften den Fischern zu einem erträglichen Preise zur Verfügung zu stellen.*<sup>65</sup>

Die Aufgabe des Reichskommissars für Fischversorgung bestand nun darin, die Produktion zu fördern, gleichzeitig aber auch Wege und Möglichkeiten für die Beschaffung von Motoren und Fahrzeugen zu finden.

Nur der Serienbau von Motoren und von Fahrzeugen hatte Aussicht auf Erfolg. Hatten die Motorenhersteller an den Einzelanfertigungen kein Interesse mehr, war die Aussicht auf Serienaufträge sehr attraktiv. Sie sagten daraufhin eine schnelle Beschaffung brauchbarer und billiger Motoren zu. Für die Fischerei auf hoher See kamen nur Rohölmotoren in Betracht, für die Fischerei in Landnähe wurden Leichtölmotoren zugelassen.

Es entstand die Gesellschaft für Fischereiförderung GmbH, die dem Reichskommissar direkt unterstellt wurde. Sie übernahm die Finanzierung und die Darlehensgewährung. Zur Beschaffung der Motoren sollten die Gewinne der Kriegsfischgesellschaften herangezogen werden: *Während die Beschaffung der Fahrzeuge auf dem Wege der Ablösung von Kriegsaufträgen durch das Reichsmarineamt erfolgen sollte, war die Herstellung von Serienmotoren Sache des Reichskommissars. Zur Durchführung dieser Aufgabe stellten auf*

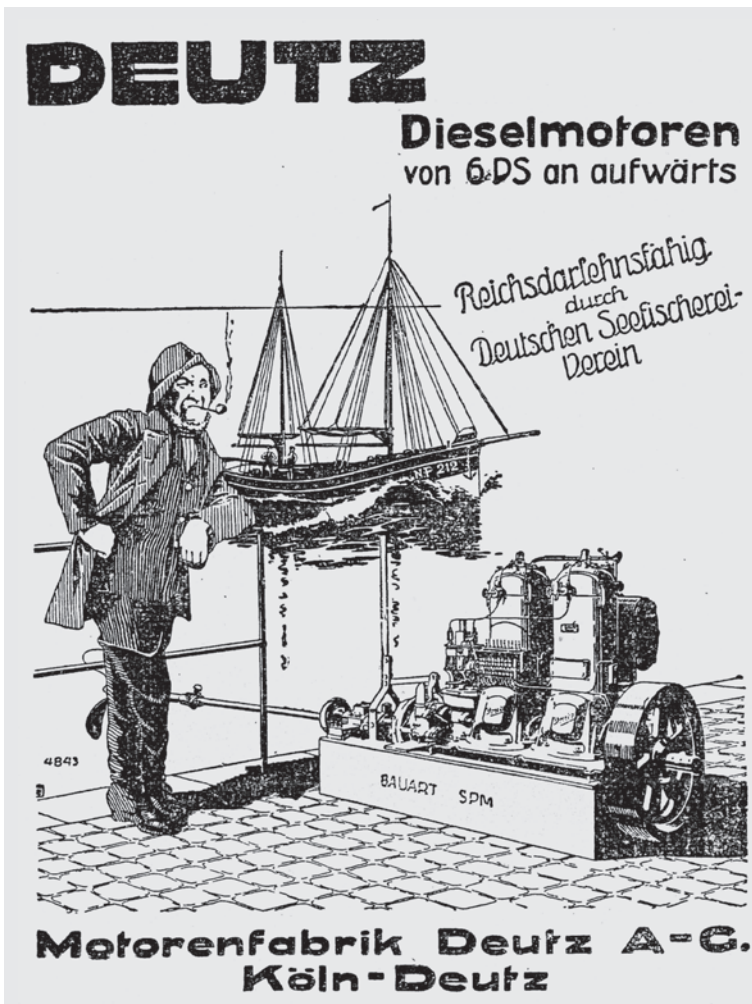


Abb. 56  
Werbung der  
Motorenfabrik  
Deutz in den  
Mitteilungen  
des Deutschen  
Seefischerei-  
Vereins, 1925.

*Anforderung die Kriegsfischgesellschaften eine Summe von etwa 600 000 Mark zur Verfügung ...<sup>66</sup>*

Kurz vor Abschluss der Verhandlungen mit den Werften veränderte der Friedensschluss im Jahre 1920 die Situation völlig – es kam ein neuer Aspekt hinzu: die Notstandsarbeit. Die bis dahin noch laufenden Kriegsaufträge sollten, besonders auf Betreiben des Reichsmarineamts, durch Friedensaufträge abgelöst werden. Nach intensiven Verhandlungen kam das Reichsmarineamt den Wünschen des Reichskommissars für Fischversorgung von Flügge weitgehend entgegen. Dabei mussten allerdings die bisherigen Verhandlungen mit den Werften abgebrochen werden. Nun verlangten die Werften jedoch Preise, die vom Reichskommissar nicht mehr getragen werden konnten.

Da nur ein Serienbau eines bestimmten Fahrzeugtyps eine billige Bauweise garantierte, war es zunächst einmal notwendig, für möglichst große Küstenab-

schnitte einen einheitlichen Fahrzeugtyp herauszufinden. Dazu hatten die Beauftragten des Reichskommissars die deutschen Küsten abgefahren und vorhandene Fahrzeuge besichtigt und aufgemessen. Die aufgemessenen Fahrzeuge wie auch die daraus entwickelten Serientypen wurden im Modell gebaut und in der Versuchsanstalt für Wasser- und Schiffbau in Charlottenburg Schleppversuchen unterzogen. Aus der Fülle dieses Materials wurden von den Schiffbausachverständigen zwei Fahrzeugtypen ausgewählt, die für die Ostsee am geeignetsten erachtet wurden: den pommerschen Fischkutter ohne Bünn und den schleswig-holsteinischen Kutter mit Bünn.

Daraufhin wurden im Jahre 1919 durch das Reichsmarineamt folgende Fahrzeuge in Auftrag gegeben: 75 Ostseekutter ohne Bünn von etwa 10,40 m Länge, 75 Ostseekutter mit Bünn von etwa 11,80 m Länge, 250 Strandboote in zwei Typen von 7,40 und 8,40 m Länge, 50 Nordseekutter von etwa 17 m Länge. Die Beschaffung größerer Fahrzeuge für die Ostsee wurde von den Beteiligten als unnötig abgelehnt, so dass man sich auf eine einheitliche Größe einigen konnte.

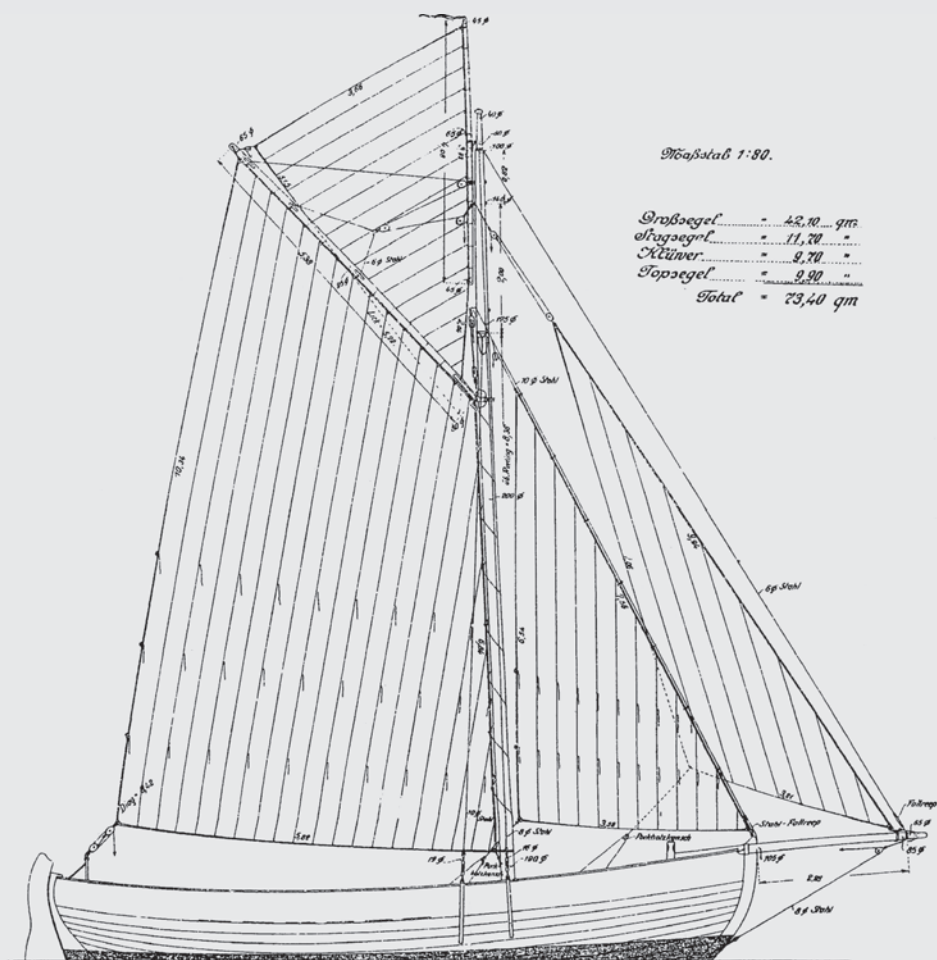
Wenn bei den vermessenen Fahrzeugen auch einzelne Unterschiede in der Bauform zu erkennen waren, lassen sie sich alle diesen beiden Grundtypen zuordnen. Eine weitere Typisierung nach einzelnen Orten hat also zu keiner Zeit stattgefunden. Gerhard Timmermann<sup>67</sup> hat diese Fahrzeuge später als »Typ Rügenwalde« und »Typ Maasholm« bezeichnet, eine Darstellungsweise, der viele spätere Autoren gefolgt sind. Diese Sichtweise entspricht jedoch nicht der Aussage Müllers<sup>68</sup>, der eindeutig darauf verwiesen hat, dass Kutter aus diesen Orten lediglich als Konstruktionsvorbilder gedient hatten. Aus der Vielzahl an Kuttern, die an der deutschen Ostseeküste in vielfältigster Form gebaut wurden, ortsbezogene Typen festlegen zu wollen, hatte Müller abgelehnt.

Für den Pommern-Typ wurde ein Kutter aus Rügenwalde als Vorbild ausgewählt, der bei den Fischern als bestes Fahrzeug angesehen war. Dieser Kutter maß 10,40 m in der Länge, 3,70 m in der Breite und hatte einen Tiefgang von 1,20 m. Die Fahrzeuge wurden mit spitzem Heck gebaut, auf eine Ausführung mit Spiegelheck wurde verzichtet. Ausgerüstet war der Kutter mit einem Grade-Motor von 10–12 PS. Der Kaufpreis sollte inklusive Motor und Segel weniger als 14 000 Mark betragen.

Als Vorbild für den schleswig-holsteinischen Fischkutter mit Bünn diente ein Maasholmer Kutter, der als brauchbares Fahrzeug bezeichnet wurde. Dieser Kutter-Typ war 11,80 m lang, 3,90 m breit und hatte einen Tiefgang von 1,25 m. Bei den Fahrzeugen dieses Typs war auf Wunsch der Fischer ein abnehmbares Deckshaus vorgesehen. Die Kutter wurden mit 15-PS-Motoren von Callesen & Co., Appenrade, bzw. der Hanseatischen Motoren-Gesellschaft, Hamburg, ausgerüstet. Der Preis für den Schleswig-Holstein-Typ betrug mit Segel und Motor 16 000 Mark. Beide Kuttertypen wurden aus Eichenholz geklinkert gebaut.<sup>69</sup>

Abb. 57–58 (rechts) Motorfischkutter, Typ Pommern. (Aus: Müller 1922)

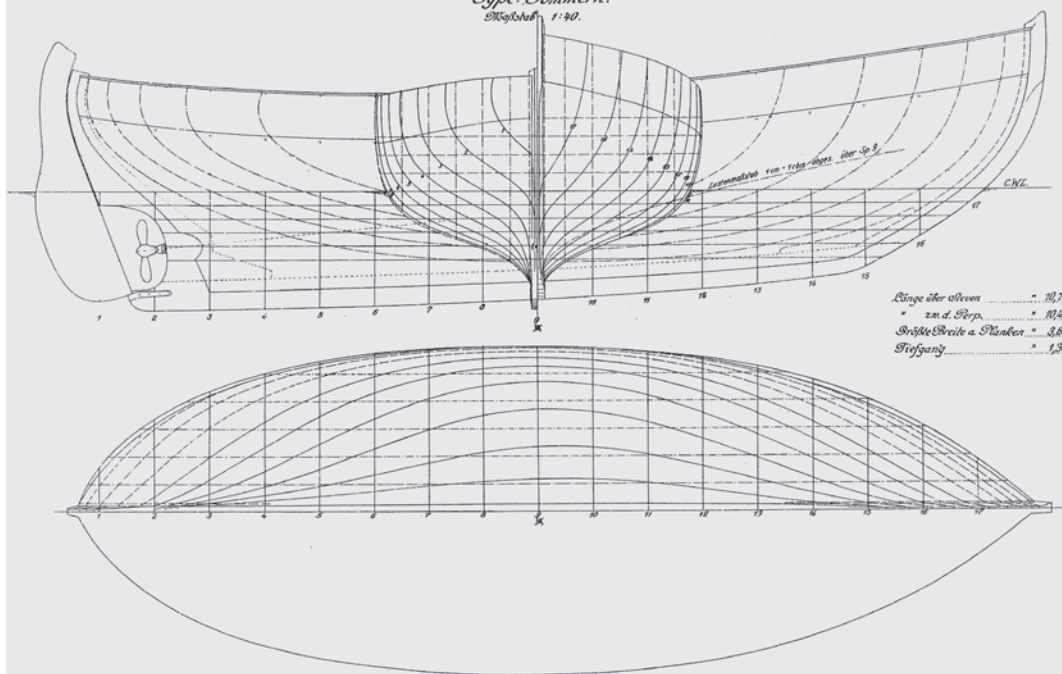




# *Motor-Fischkutter ohne Binn.*

Type: Pommern.

Maßstab 1:40.

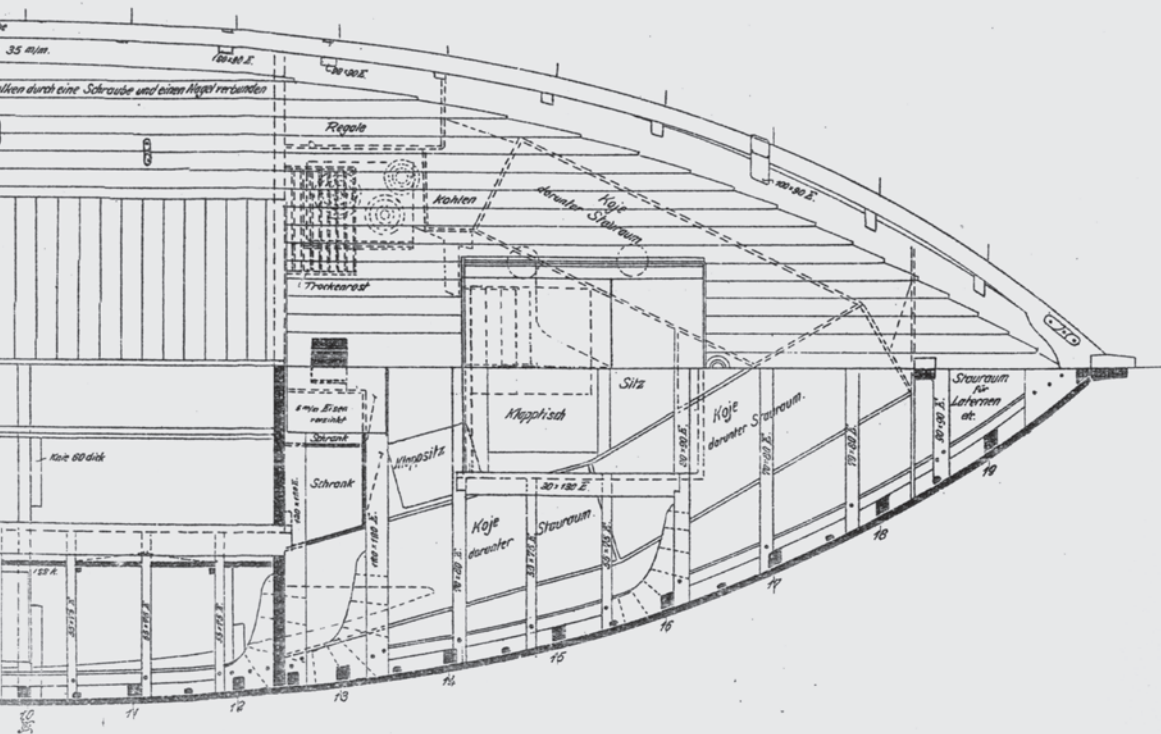














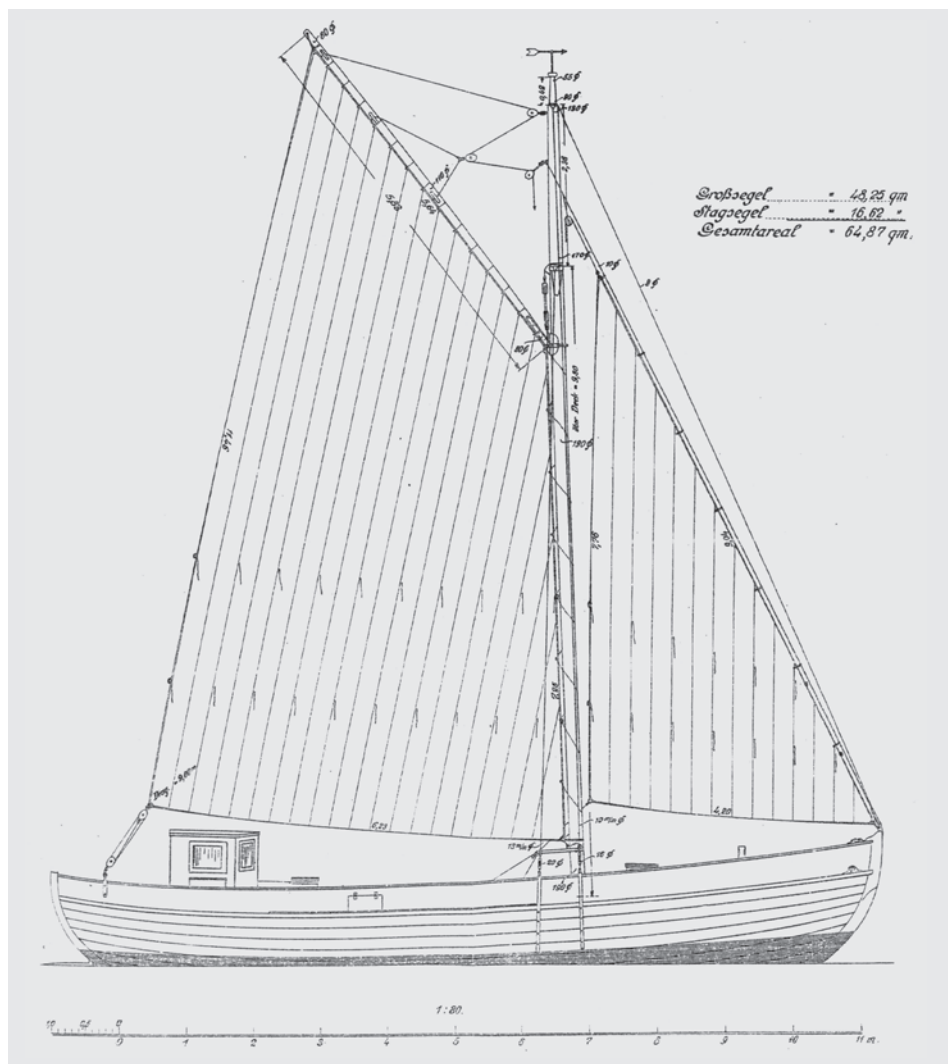


Abb. 61 Nordseekutter, Typ Schleswig-Holstein. (Aus: Müller 1922)

## Bauwerften

Die Verteilung der Bauaufträge wurde vom Reichsmarineamt mit Einverständnis des Reichskommissars festgelegt. Die Fischereiförderungsgesellschaft kaufte die fertigen Fahrzeuge dann dem für die Bestellungen zuständigen Reichsmarineamt ab.<sup>70</sup> Aufträge für Kutter des Pommern-Typs erhielten Lürssen, Aumund-Vegesack (20 Stück), Oertz, Hamburg (10 Stück), Schuldt, Stralsund (10 Stück), die Luftfahrzeuggesellschaft Stralsund (10 Stück) sowie Schütte & Lanz, Zeesen bei Berlin (10 Stück).

Bauaufträge für Kutter des Schleswig-Holstein-Typs gingen an Lürssen, Aumund-Vegesack (10 Stück), Abeking und Rasmussen, Lemwerder (10 Stück), Waap, Kiel (10 Stück), Rolandwerft, Hemelingen (15 Stück), Oltmann, Motzen an der Weser (10 Stück), Kramer & Sohn, Elmshorn (10 Stück), sowie die Flugzeugwerke Warnemünde (10 Stück).

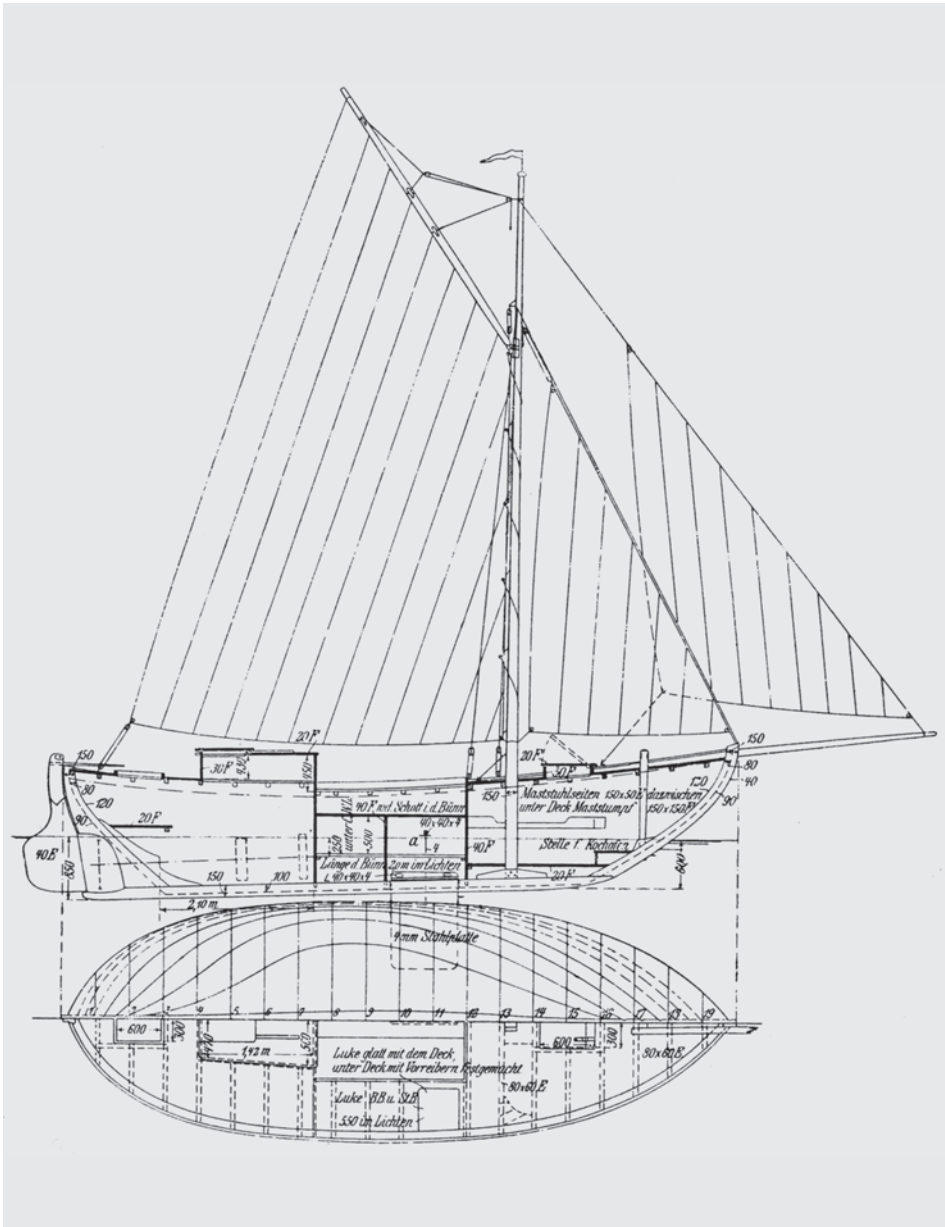


Abb. 62 Kutter von O. Kirchhoff, Stralsund. (Aus: Brix 1921)

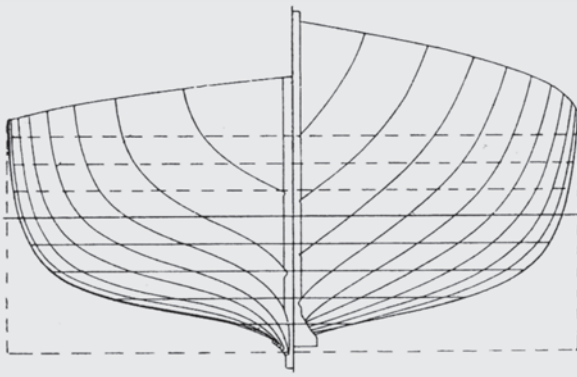


Abb. 81. 1 : 50.

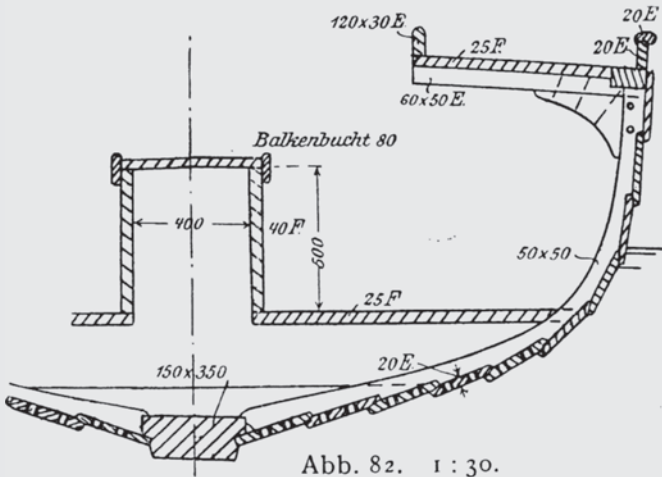


Abb. 82. 1 : 30.

Abb. 63 Kutter  
von O. Kirch-  
hoff, Stralsund.  
(Aus: Brix 1921)



Abb. 64 Modell  
des Kirchhoff-  
Kutters im  
Maßstab 1:15.  
(Foto: Helmut  
Olszak)

Abb. 65  
Modell im  
Maßstab 1:15  
eines Motorkut-  
ters, Typ S5.  
(Foto: Helmut  
Olszak)



Zwischenzeitlich und unabhängig vom Förderprogramm konstruierte O. Kirchhoff aus Stralsund ein gedecktes Fahrzeug, das als Segelfahrzeug mit Hilfsmotor auf Sohle (Kielplanke) gebaut werden sollte (Länge über Steven 9,00 m, Breite 3,20 m, Seitenhöhe 1,30 m, Tiefgang 0,65 m, Motor 4 PS). Augenscheinlich wird, dass ein Schwert nicht eingezeichnet ist, was für ein Segelfahrzeug ungewöhnlich ist. Ob dieses Fahrzeug gebaut wurde, ist nicht mehr festzustellen.

*Werft Warnemünde – »Dinos« Automobil-Werke*

*Die bisher der Flugzeugbau-Friedrichshafen-G.m.b.H. Friedrichshafen a.B. gehörige Werft Warnemünde ist von den »Dinos« Automobilwerken, Charlottenburg, erworben worden und dem Unternehmen als Zweigniederlassung angegliedert.*

*Die Firma wurde geändert in »Dinos« Automobil-Werke Aktiengesellschaft Zweigniederlassung Werft Warnemünde.*

*Die Fabrikation soll wesentlich erweitert und auf verwandte Gebiete des Kleinschiffbaus ausgedehnt werden.<sup>71</sup>*



Abb. 66 Werbeanzeige der »Dinos« Automobilwerke A.-G. in den Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, 1921.

Weitere wichtige Ereignisse für die Entwicklung der Segelkutter für die Ostsee:

1921 wurden in der Preußischen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin Schleppversuche mit Modellen des Motorkutters Typ Pommern (Länge über Alles 10,76 m, Breite Wasserlinie 3,32 m, Tiefgang hinten 1,10 m, Tiefgang vorn 0,85 m) durchgeführt, der für die Pommernwerft in Swinemünde bestimmt war.<sup>72</sup>

1925 berichtete Dr. Rumphorst aus Stralsund, dass die seinerzeit vorherrschende Hochseefischerei die Scherbrettfischerei auf Flunder sei. Die Kutter würden bis Dänemark und Bornholm fahren, wobei die Küstenregionen innerhalb der Dreimeilenzone der Stellnetz- und Angelfischerei vorbehalten blieben.<sup>73</sup>

Auf die Typen der Nachkriegszeit ab etwa 1925 soll hier nicht mehr eingegangen werden, zumal hierüber von anderen Autoren hinreichend berichtet worden ist.



## **Verkauf bzw. Vercharterung von Ostseekuttern der Firma Flugzeugbau Friedrichshafen, Werft Warnemünde.**

Vom Reichsschatzministerium ist uns folgendes Schreiben zugegangen, welches wir hiermit zur Kenntnis unserer Leser bringen:

„Das Reichsschatzministerium verfügt aus Abgeltungsverträgen mit der Firma Flugzeugbau Friedrichshafen, Werft Warnemünde, über einige Ostseefischkutter mit Bilinn, die durch Verkauf oder Vercharterung an Seefischereikundige baldigst in den Dienst der Volksernährung gestellt werden sollen.

Es handelt sich um Kutter vom schleswig-holsteinischen Typ mit eingebautem 15 PS 1-zyl. Callesen Rohöl-Blühkopfmotor, mit Rundhölzern und stehendem Gut, jedoch ohne Befegelung und Fischereigerät.

Der Gestehtungspreis dieser Kutter beträgt etwa 220 000 *M* pro Stück einschließlich Motor. Beim Verkauf soll mit Rücksicht auf die Finanzlage des Reiches ein Erlös angestrebt werden, der diesem Gestehtungspreis möglichst nahe kommt.

Für die Bemessung des Charterpreises ist maßgebend, daß eine angemessene Abschreibung der Boote erzielt werden muß. Im Hinblick hierauf, scheint ein Charterpreis von 75 *M* pro Fahrzeug angemessen. Außerdem hat der Mieter den Kutter zu versichern, und zwar mindestens zum Werte von 75 000 *M*. Bei Verlust des Bootes fällt die Versicherungssumme dem Reiche zu. Das Reichsschatzministerium wäre für eine gefällige Mitteilung dankbar, ob der Deutsche Seefischerei-Verein in der Lage ist, den Verkauf oder die Vercharterung der Kutter kostenlos durch die dortige Organisation zu vermitteln.

Da bei der augenblicklichen Ernährungslage des deutschen Volkes ein Stillliegen von hochwertigen Fischereifahrzeugen unbedingt vermieden werden muß, wird um gefällige baldige Rückäußerung ergebenst ersucht.“

Wir haben uns dem Wunsche des Reichsschatzministeriums entsprechend bereit erklärt, den Verkauf bzw. die Vercharterung zu vermitteln.

Wir sind daher an die interessierten Kreise mit der Bitte herangetreten, für möglichst schnelle und weitgehende Verbreitung des Angebots zu sorgen und richten diese Bitte auch an unsere Leser.

Wir stehen jederzeit zu weiteren Auskünften über die Fahrzeuge zur Verfügung und sind bereit, zur Erleichterung der Beschaffung die Gewährung von Reichsdarlehen nach den bestehenden Bestimmungen beim Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft zu befürworten.

**Deutscher Seefischerei-Verein.**

Abb. 67 Bekanntmachung über Verkauf bzw. Vercharterung von Ostseekuttern der Firma Flugzeugbau Friedrichshafen, Werft Warnemünde, in den Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, 1920.

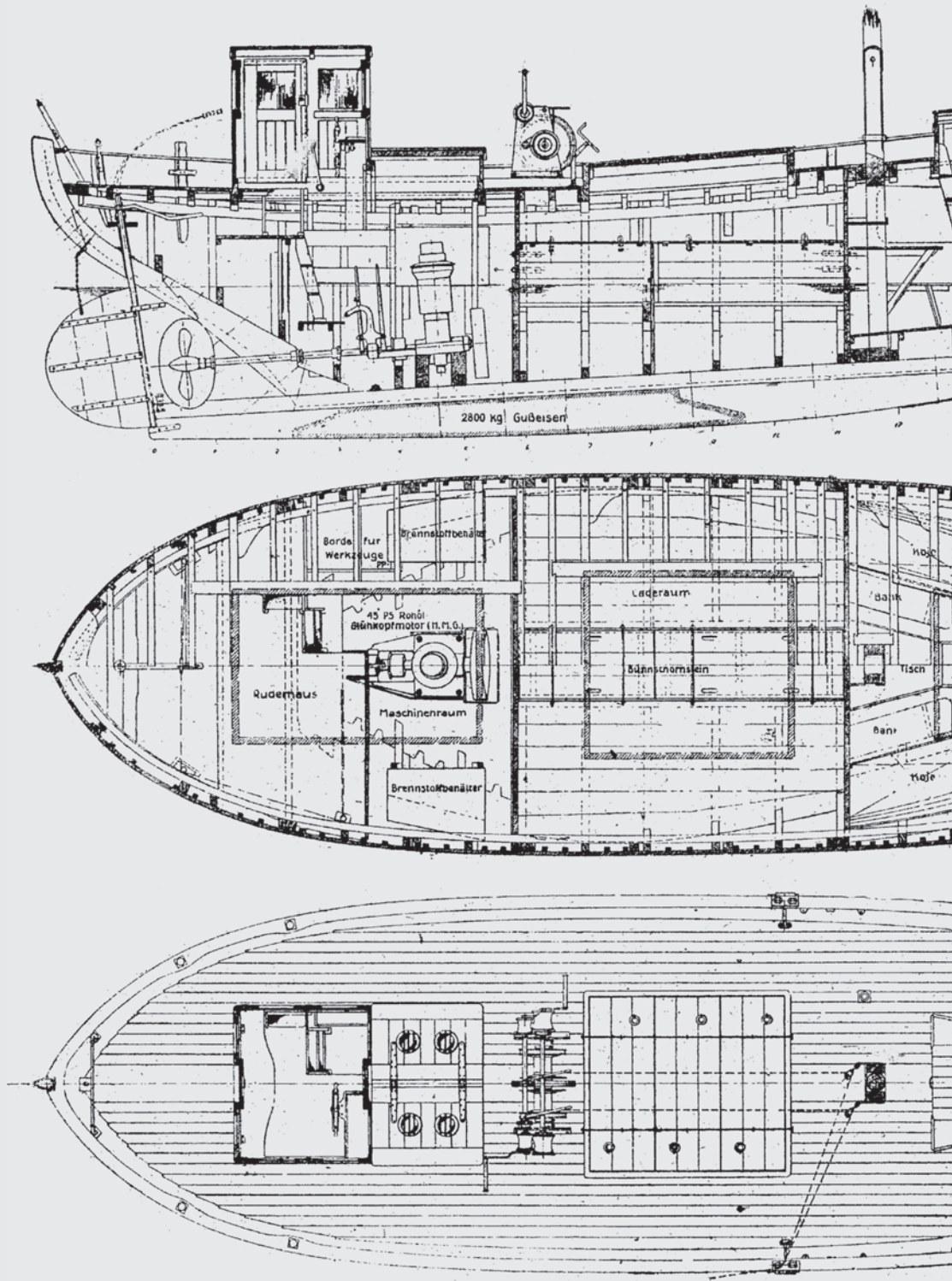
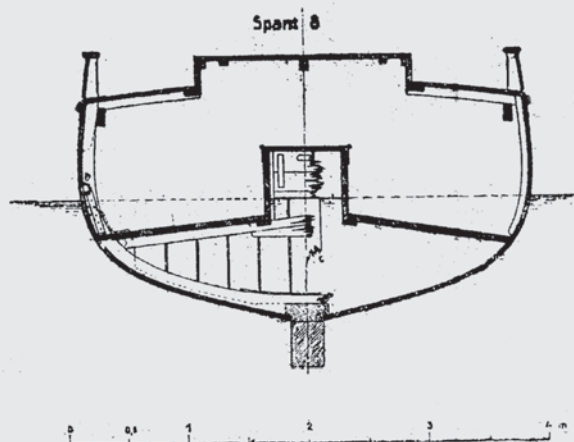
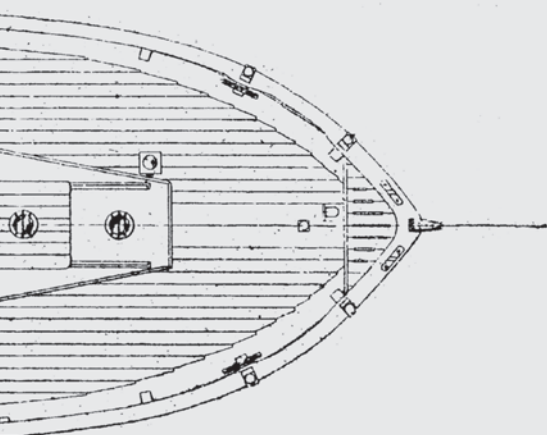
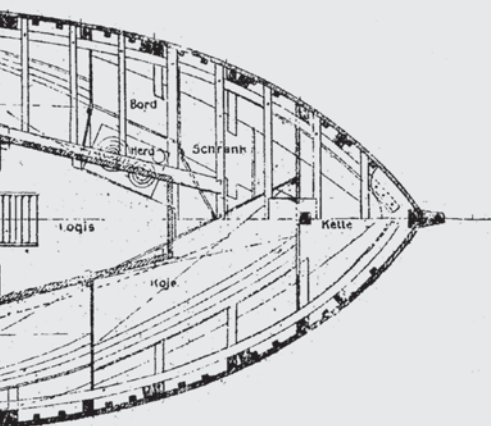
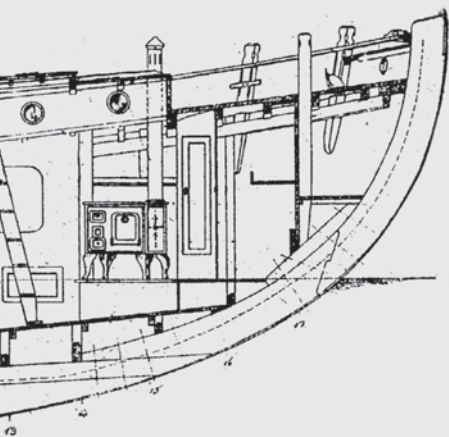


Abb. 68 Kutter mit Bünn, Typ S5, Warnemünde. (Aus: Schaffran 1921b)



Länge über Alles . 12,62 m  
 GröÖte Breite . . . . 3,72 m  
 Seitenhöhe . . . . . 1,87 m  
 GröÖster Tiefgang . . 1,50 m

Abb. 20

Motorlschkutter mit BÜnn für die Ostsee.  
 Type s 5



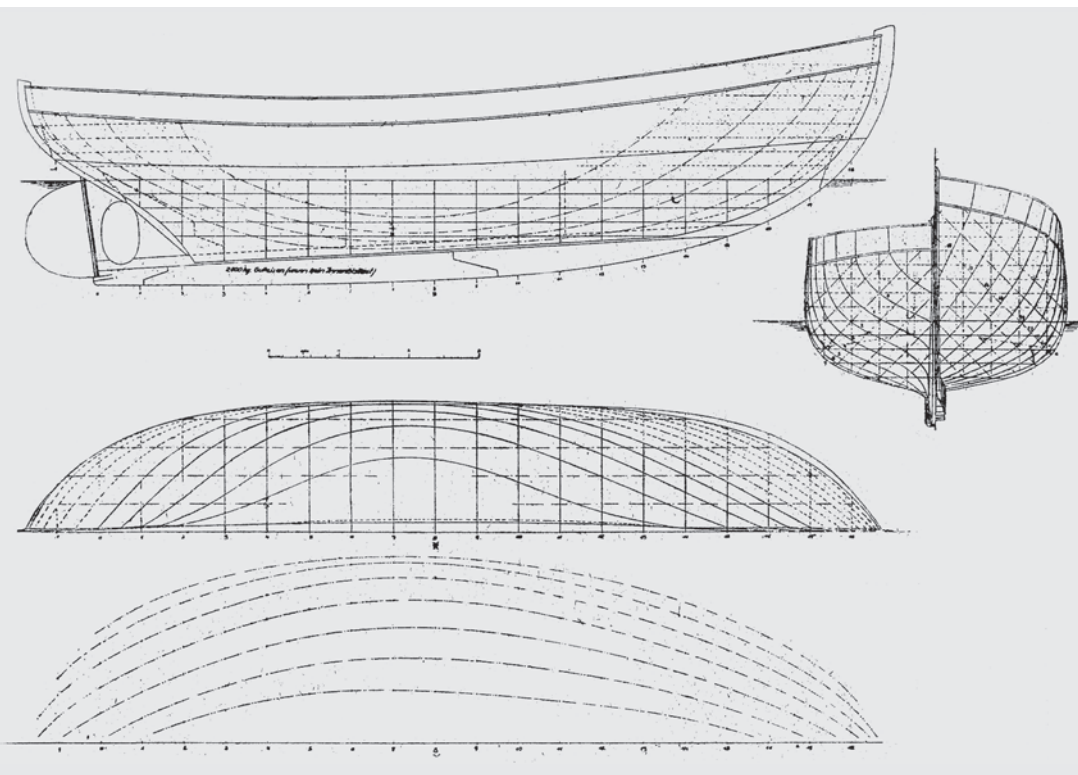


Abb. 69–70 Kutter  
mit Bünn, Typ S5,  
Warnemünde. (Aus:  
Schaffran 1921b)

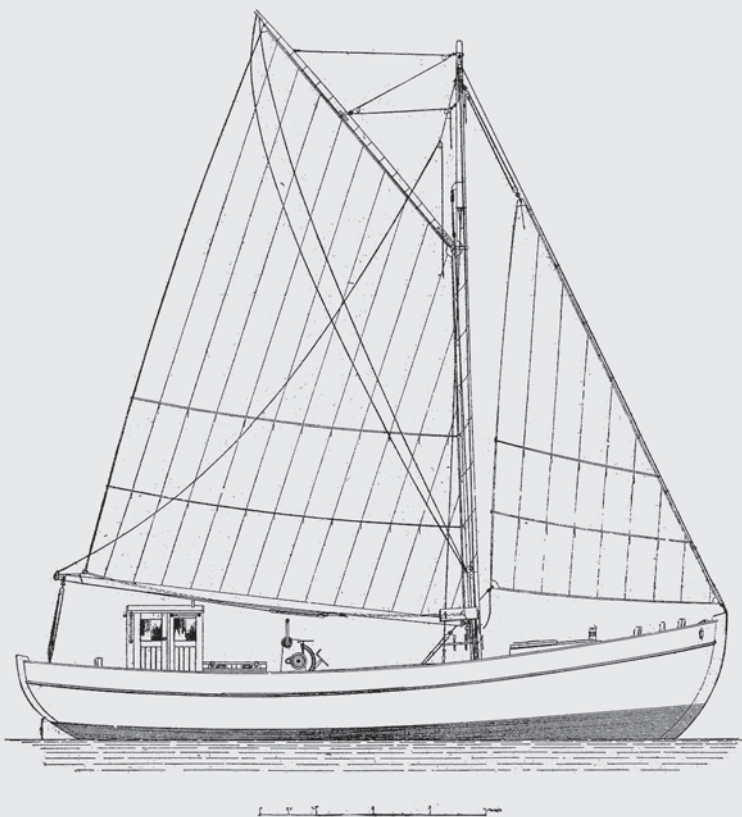








Abb. 73–74 Kutterbau bei der Werft Warnemünde der Flugzeugbau Friedrichshafen.  
(Fotos: Michael Bera, beraphotoarchiv)

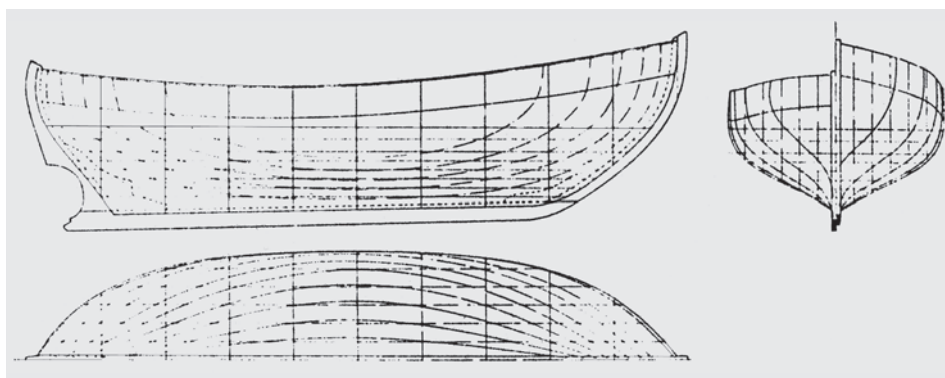


Abb. 75 Motorkutter-Modellversuch für die Pommernwerft in Swinemünde. (Aus: Schaffran 1921a)



Abb. 76 Werbung in den Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 1921.

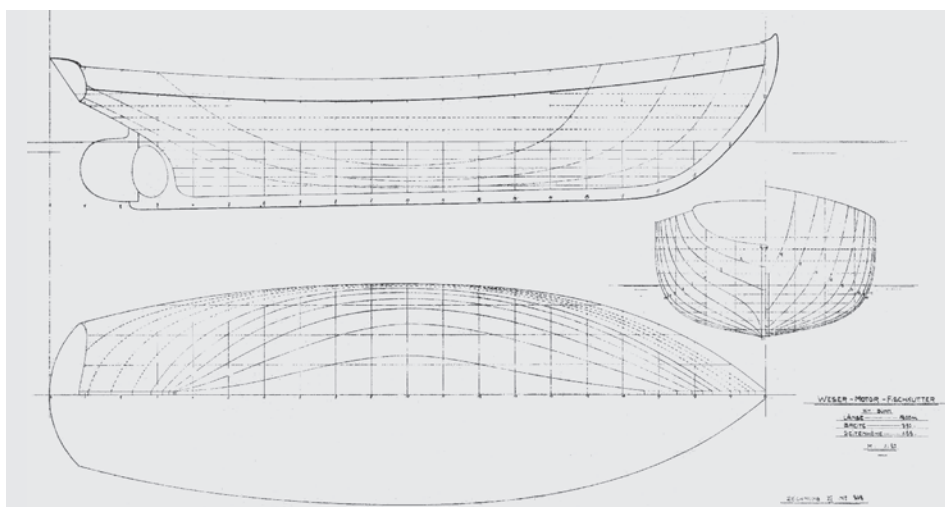


Abb. 77 Weser-Motor-Fischkutter mit Bünn (Länge 12,00 m, Breite 3,70 m, Seitenhöhe 1,55 m). Zeichnung XII Nr. 242 im Maßstab 1:20, Lürssen Werft, 1919. (Bundesarchiv, Sign. R/8838-80)

## Die Finanzierung

Die Finanzierung der Gesamtentwicklung der deutschen Hochseefischerei lässt sich in verschiedene Abschnitte unterteilen: (1) die Zeit von 1878 bis 1914, (2) den Kriegszeitraum 1914–1918, (3) die Phase nach dem Waffenstillstand 1918 bis zum Friedensschluss und (4) die Finanzierung in der Zeit nach dem Friedensschluss von 1920.

1885 wurden im Etat des Reichstags erstmals 100 000 Mark zur Förderung der Hochseefischerei für den Haushalt 1886/1887 bewilligt. Die Mittel wurden für die Bildung von Versicherungskassen, für einzelne Fischer zum Zweck der Einführung seetüchtiger Fahrzeuge sowie zur besseren Verwertung von Fischereiprodukten durch Anlage von Räuchereien etc. und schließlich zur Unterstützung des Emdener Hochseefischereiunternehmens verwendet, des einzigen Unternehmens in Deutschland, das Hochseefischerei betrieb.

Die Verteilung der Mittel war laut Staatsminister von Boetticher der Reichsregierung auferlegt, wobei es noch keine gültigen Grundsätze und Regelungen gab, die eine optimale Verwertung der Beträge ermöglichten. Über die zukünftige Überlassung des Fonds an den Fischerei-Verein wurde heftig gestritten, wobei die Sektion für Hochseefischerei in Betracht gezogen wurde. Die Anträge auf Förderung überstiegen den Etat um das Dreifache, wodurch eine Bewertung der förderwürdigen Unternehmen erheblich erschwert wurde. Dr. Kruse äußerte sich dahingehend, dass er dafür sorgen wolle, kurzfristig einen zentralen Verein für Hochseefischerei zu schaffen.<sup>74</sup>

Am 18. Dezember 1886 wurde vom Reichstag für den Haushalt 1887/1888 eine Summe von 200 000 Mark zur Förderung der Hochseefischerei beschlossen.<sup>75</sup> Gleiches galt für das nächste Geschäftsjahr des Reichstags. Die bewilligten Ausgaben des Geschäftsjahres 1888/1889 teilten sich wie folgt auf:

- (1) Prämien für Inbetriebsetzung von Fahrzeugen: 30 000 Mark;
- (2) Anschaffung seetüchtiger Fahrzeuge und verbesserter Fanggeräte und von Anstalten zur Verwertung der Fische: 111 300 Mark;
- (3) Darlehen: 68 000 Mark;
- (4) Unterstützung von Fischergemeinden oder Genossenschaften zur Anschaffung von Dampfern zum Fischen und Schleppen und zur Verbesserung von Fischereihäfen: 9280 Mark;
- (5) Unterstützung von Gegenseitigkeitsverbänden zur Versicherung von Fahrzeugen: 106 500 Mark;
- (6) Unterstützung von Fischereivereinen, insbesondere des Deutschen Fischereivereins für Küsten- und Hochseefischerei, für wissenschaftliche Untersuchungen, Publikationen: 61 040 Mark;
- (7) Erstattung der Kosten für eine Kommission zur Beratung: 250 Mark.<sup>76</sup>

Die Summe von 200 000 Mark ist in den Folgejahren beibehalten worden. Erst für den Etat 1898/1899 wurde eine Verdoppelung des Betrages auf 400 000 Mark vorgeschlagen, deren Begründung in einer Denkschrift veröf-

fentlicht wurde.<sup>77</sup> 1912 schließlich wird in den Reichstagsprotokollen die Summe der Reichsförderung für das vorangegangene Geschäftsjahr mit 375 000 Mark beziffert.<sup>78</sup>

Aber nicht nur die Anschaffung von Geräten, Motoren und Fahrzeugen wurde Bestandteil der Förderungen, sondern auch die Anlage von Ersatzteilerreserven für Motoren und die Einrichtung von Seefischerschulen. Für den Zeitraum vom 1. April 1912 bis zum 31. März 1913 wurden 20 Seefischerschulen an der deutschen Küste betrieben. In Stralsund z.B. fand der Unterricht vom 4.1.–8.3.1913 mit 40 Unterrichtsstunden statt. Beteiligt waren zwölf Schüler, die für den Lehrgang 19,77 Mark pro Teilnehmer entrichten mussten. Der Kurs kostete 237,25 Mark.<sup>79</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg war die Situation eine vollkommen andere. Wie bereits weiter oben erwähnt, hatten sich gegenüber der Vorkriegszeit neue Möglichkeiten zur Förderung der Hochseefischerei in Deutschland entwickelt. *Während die Beschaffung der Fahrzeuge auf dem Wege der Ablösung von Kriegsaufträgen durch das Reichsmarineamt erfolgen sollte, war die Herstellung von Serienmotoren Sache des Reichskommissars. Zur Durchführung dieser Aufgabe stellten auf Anforderung die Kriegsfischgesellschaften eine Summe von etwa 600 000 Mark zur Verfügung ...*<sup>80</sup>

Die Gesamtkosten der Förderung für Fahrzeuge und Motoren nach dem Friedensschluss 1920 wurde vom Reichsmarineamt mit 4,5 Millionen Mark beziffert, davon 2,75 Mio. für Motoren und 1,75 Mio. für den Fahrzeugbau (1 Mio. für Ostseekutter, 0,5 Mio. für 50 Nordseekutter und 0,25 Mio. für 250 Strandboote mit Motoren).

Die Vergabe der Darlehen durch die Gesellschaft für Fischereiförderung GmbH wurde nach folgenden Kriterien eingestuft: (1) Fischer, die die Fahrzeuge bezahlen konnten; (2) Kriegsteilnehmer; (3) Fischer, die während des Krieges aktiv gefischt hatten und nur ein geringes Darlehen beanspruchten. Die Rückzahlung der Darlehen sollte innerhalb von zehn Jahren erfolgen.<sup>81</sup> Die Kutter wurden bei Fertigstellung vermessen und bekamen ein Schiffszertifikat, in das die Kreditsumme als Hypothek eingetragen wurde.

Bereits im Jahre 1921 erlebte die Küstenfischerei – vor allem an der schleswig-holsteinischen Küste und gefördert durch die Kreditierung sowie durch die Gewährung angemessener Absatzpreise – eine derartige Konjunktur, dass es bei den Fangergebnissen bereits zu Einbrüchen kam und die Fischer bei den Rückzahlungen der Kredite in Bedrängnis gerieten. Allein in der Ringwadenfischerei in der Lübecker Bucht wuchs die Zahl der Betriebe von neun im Jahre 1920 auf 50 im Jahre 1921. Die einzelnen Fischer hatten bei der Kreditgewährung das Nachsehen. Gewinner waren die sich eigens für den Fischereibetrieb gründenden Genossenschaften.

Erschwerend kam hinzu, dass Betriebsstoffe und auch Baumwolle vom Weltmarktpreis abhängig waren, was zu erheblichen Belastungen der Fischer führ-



te. Das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft stellte deshalb 15 000 Tonnen »Marineöl« für die Motorfischerei zu ermäßigten Preisen zur Verfügung.<sup>82</sup>

### Das Ende des Förderprogramms

*Das Bauprogramm konnte allerdings nicht in der von der Regierung in Aussicht genommenen Breite durchgeführt werden, weil sich die Gestehungskosten für Fahrzeuge im Laufe der Zeit ganz erheblich gesteigert haben.*<sup>83</sup>

*Wegen der außerordentlich großen Steigerung der Herstellungskosten konnte das erwähnte Bauprogramm für Kutter nur zu einem Teil zur Durchführung kommen, es hat bisher auch nur ein Teil der beschafften Motoren seinem ursprünglichen Verwendungszweck zugeführt werden können. Ein erheblicher Teil der Motoren ist noch vorhanden.*<sup>84</sup>

Bei der Firma Schütte & Lanz in Zeesen wurden lediglich die drei im Jahre 1919 fertiggestellten Kutter des Typs Schleswig-Holstein und ein Strandboot ausgeliefert. Zu weiteren Aufträgen ist es nicht gekommen. Bereits am 21. Juli 1919 geht aus einem Schreiben an die Luftfahrzeuggesellschaft Schütte & Lanz hervor, dass die drei fertiggestellten Kutter durch die »Fischereiförderung GmbH« für 29 500 Mark pro Kutter aufgekauft wurden. Dazu wurden der Fischförderung GmbH 11 000 Mark je Kutter aus dem »Leuna-Fond« bewilligt.<sup>85</sup>

Für andere Werften, die in das Förderprogramm einbezogen werden sollten, fehlen aufschlussreiche Dokumente, die den Bau von Serienkuttern belegen können. Aus diesem Grund kann nicht vollständig belegt werden, welche Zahl der im Förderprogramm vorgesehenen Fahrzeuge überhaupt gebaut wurde.

Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der neuen Preissituation nach dem Friedensschluss 1920 kaum noch Mittel zur Verfügung standen, um die nun entstandenen hohen Baukosten abzudecken. Das Förderprogramm endete einfach damit, dass weitere Bauaufträge seitens des Staates nicht mehr erteilt wurden.

### Zusammenfassung

Zwei wichtige Abschnitte prägen die Entwicklung der Hochseefischerei Deutschlands. Der erste Abschnitt beginnt mit der Einführung schwedischer Fischerboote 1882 aus Blekinge an der deutschen Küste, woraus sich die ersten Hochseefischkutter entwickelten, und endet mit dem Eintritt Deutschlands in den Ersten Weltkrieg. Maßgeblich war, dass die Boote gedeckt gebaut wurden und somit die Fischerei mit Treibnetzen und Langleinen auf der offenen See betreiben konnten. Wurde vor 1882 der Ostseefisch allgemein als minderwertig betrachtet, änderte sich diese Einstellung in den darauffolgenden Jahren



erheblich. Das außerordentlich schnelle Anwachsen der großen Städte im Binnenland, wie z.B. Berlin und Breslau, verlangte von der Regierung Maßnahmen zur gesunden Ernährung der Bevölkerung. Ein weiterer Aspekt, der die Entwicklung der Hochseefischerei zwingend beeinflusste, war die zunehmende Abhängigkeit Deutschlands von Fischzufuhren aus skandinavischen Ländern und Schottland.

Das erste Förderprogramm des Deutschen Reiches bezog sich daher vor allem auf die Entwicklung und den Bau hochseetüchtiger Fischereifahrzeuge, aber auch Hafenanlagen, Verarbeitungsmöglichkeiten und Versicherungen waren Bestandteil der Förderung. Für die Beschaffung der Fahrzeuge, Geräte und Motoren wurden den Fischern zinsfreie und günstige Kredite vom Staat gewährt. Während dieses Abschnitts der Entwicklung der Fischereifahrzeuge für die Hochseefischerei war die Einzelproduktion der Boote auf kleinen handwerklich betriebenen Bootswerften vorherrschend.

Der zweite Abschnitt beginnt unmittelbar nach dem Waffenstillstand 1918 und endet etwa 1922 mit der nicht mehr möglichen Finanzierung durch die Regierung. Während dieses kurzen Zeitraums ging es, neben der Schaffung von Arbeitsplätzen für heimkehrende Kriegsteilnehmer, vor allem um den Bau von serienmäßig herzustellenden Fischereifahrzeugen. Der Hintergrund für diese Maßnahme waren die Requirierungen von Fischereifahrzeugen und der desolate Zustand der während des Krieges stillgelegten Boote – mithin eine nicht mehr funktionstüchtige Hochseefischerei. Die Finanzierung verlief anfangs über den Reichskommissar für Fischerei, der die benötigten Mittel aus den Kriegskassen und bestehenden Fonds bezog, nach dem Friedensschluss 1920 jedoch über das Reichsmarineamt in Zusammenarbeit mit dem Reichskommissar für Fischerei. Für dieses Programm wurden vor allem Luftfahrzeugbetriebe herangezogen, die über einen reichhaltigen Vorrat an Baumaterial verfügten. Im Rahmen des Programms wurden, neben anderen Fahrzeugen, eigens zwei Kuttertypen für die Ostsee entwickelt, die als Serienkutter gefertigt werden sollten.

Das Förderprogramm endete aber bereits im Jahre 1922 sehr frühzeitig, da die nach dem Friedensschluss steigenden Kosten für den Bau der Fahrzeuge nicht mehr durch den Staat abgedeckt werden konnten.

Damit ist die Förderung der Fischerei in Deutschland jedoch nicht gänzlich beendet worden. Aus dem Archivmaterial geht hervor, dass sich der Reichstag noch 1933 mit Fördergeldern für die Fischerei beschäftigte. Die systematische Aufarbeitung dieses weiteren Abschnitts der Fischereigeschichte sollte Gegenstand weiterer Recherchen und Studien sein.

## Anhang

## Zusammenstellung der gedeckten Hochseefischereifahrzeuge im Zeitraum 1898 und 1900–1908

## Provinz Ostpreußen:

Heimatort	1898	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Mellneraggen		7	8	8	8	8	8	8	8	8
Bommelsvitte		38	44	44	44	44	42	30	42	42
Memel		6	4	4	4	4	3	3	3	3
Süderspitze			5	5	5	6	5	4	4	
Schölen								1		
Karkelbeck			1	1	1	1				
von der russischen Grenze bis Cranz	50									
von Eißeln bis Lappönen		4	4	4	4	4				
Klein Kuhren		13	13	13	13	13	8		8	8
Groß Kuhren		12	12	12	12	12	8		8	8
von Groß Dirschkeim bis Groß Hubenicken		5	5	5	5	5	5		5	5
Kraxtepellen		12	12	12	12	12	7		7	7
von Sorgenau bis Rothenen		20	20	20	20	20	18		18	18
Patersorth		4	4	4	4	4				
Neutief		9	9	9	9	9	10	11	11	10
Pillau		22	22	22	22	22	18	18	18	18
	50	152	163	163	163	164	132	75	132	127

## Provinz Westpreußen:

Heimatort	1898	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Camstigall							4	4	4	4
Schölen							1	1	1	1
Narmeln			1	1	1	1	1	1		
Neukrug	2			2	2	2	2	2	2	2
Vöglers				2	2	2	2	2	2	2
Kahlberg	6	6	6	5	5	5	5	6	6	6
Liep	13	14	14	13	13	13	14	14	13	13
Pröbbernau	12	13	13	11	11	11	11	11	11	11
Vogelsang	10	14	14	14	14	14	13	13	12	12
Bodenwinkel	1									
Stutthof	2	2	1							
Danzig		3	2	2	2	1	1	1	1	1
Nickelswalde	2	1	1	1	3	3	4	4	5	5
Schievenhorst	1				3	3	2	2	1	7
Schnakenburg	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2
Kronendorf							1	1		
Bohnsack	3	3	4	4	6	6	6	6	6	5
Östlich Neufähr	15	15	18	20	22	24	26	28	29	25

Heimatort	1898	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Westlich Neufähr	22	29	27	22	22	20	20	18	16	16
Krakau	3	3	3	3	3	2	5	3	4	
Heubude	21					1				
Weichselmünde	11	13	12	11	11	11	11	10	10	10
Neufahrwasser	2	1	1							
Brösen	2	8	12	12	16	16	17	18	19	20
Zoppot	2	2	3	3	2	2	1	1	1	1
Koliebken	2							1	1	2
Hoch Redlau	2	2	1	1				1	1	1
Gdingen	7	7	7	5	4	5	4	4	3	3
Oxhöft	12	9	6	6	3	6	5	7	6	5
Oblusch		1	1	1	1	1	1			1
Mechlinken	4	2	2	2	2	2	1			
Rewa	1									
Oslanin	1									
Cenova								3		
Chlapau	5	5	2	2	2	1	1	1		
Putzig		4	4				1	1	1	1
Großendorf	6	6	4	3	3	1	2			
Schwarzau	3	2	2	2	2	2	2			
Ceynowa	9	9		8		8	6			
Kußfeld	17	15	12	9	9	4	4	5	4	3
Putziger Heisternest	24	22	18	18	12	13	7	8	6	5
Danziger Heisternest	14	12	8	4	4	5	10	4	5	6
Hela	27	24	26	26	26	29	27	25	37	29
	266	249	227	215	208	216	221	209	210	199

## Provinz Pommern:

Heimatort	1898	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Holzkaten		1	1							
Strandzigelei	1		1	1	1	1	1	1	1	
Czernowski				6	6	3	3			
Lüptow		1								
Wittenberg	3	10	10	9	8	8		7	4	3
Klücken		3	2	3	3	3	3	3	2	
Leba	19	42	36	35	34	30	30	27	26	26
Rowe	1	2	2	1	1					
Stolpmünde	26	30	28	28	28	28	28	27	20	18
Rügenwaldermünde	32	32	30	28	27	25	25	24	21	16
Kolbergermünde	14	22	21	23	20	19	16	20	21	17
Griebow	10	10	10	9	9	7	6	5	5	4
Pramort					1					
Stralsund				2						
Crampas/Sassnitz		2	2	2				1	1	1
Hagen								1	1	1
Berg Dievenow	1						2	2	2	1
Ost-Dievenow							5	4	4	4

Heimatort	1898	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
West-Dievenow		1						2	1	
Cammin							1	1		1
Lauterbach										
Neuwarp									1	1
Lassan									1	1
	107	156	143	147	138	124	120	125	111	94

(Nach: Deutscher Seefischerei-Almanach 1898, 1900–1908)

### Zeitungsmeldungen in der Rubrik »Tagesneuigkeiten«

Stettin, 5. Mai.

*Der Herr Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten hat zur Unterstützung des ersten größeren Versuchs der Hochseefischerei in der Ostsee an zwei Fischerei-Vereinigungen in Berg- und Klein-Dievenow zur Beschaffung seetüchtiger Fischereifahrzeuge nebst Ausrüstungsgegenstände je 1800 M. zinsfreie Darlehen bewilligt, welche nach Ablauf von 3 Jahren, von 1. April 1887 ab in 5 gleichen Jahresraten abzuzahlen sind.*

*Wie wir ferner in Erfahrung gebracht haben, sollen die Fischerfahrzeuge auf der Werfte des Herrn Manthey in Wollin erbaut und zum 1. August d. J. fertig gestellt werden, so daß die Fischer noch in diesem Herbste hinaus gehen können.*

(Deutsche Fischerei-Zeitung, 6. Mai 1884)

Berg-Dievenow, 22. Juli.

*Die Neue Stett. Ztg. schreibt:*

*Am Mittwoch, den 23., wird der Fischerei- Kutter, für den die Regierung den Fischern in Dievenow eine Beihilfe von 1800 M. gibt, in Wollin vom Stapel gelassen. Der Kutter, von dem Schiffbaumeister Manthey angefertigt, wird in der Taufe den Namen »Lachs« erhalten und noch im Laufe dieser Woche seine Thätigkeit beginnen. Ein zweiter Kutter, ebenfalls von Herrn Manthey angefertigt, wird innerhalb 14 Tagen fertig; er erhält den Namen »Stör« und wird von den Fischern in Kl. Dievenow gleichfalls zur Fischerei auf hoher See verwendet werden.*

*Auch für diesen Kutter hat der Staat dieselbe Beihilfe gegeben.*

(Deutsche Fischerei-Zeitung, 29. Juli 1884)

## Quellen und Literatur:

- Barth, Max 1919: Rohölmotoren für Fischerboote. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 35, Nr. 4–7, S. 60–66.
- Benecke, Berthold 1881a: Ein Hochseefischerei-Versuch bei Pillau. In: Deutsche Fischerei-Zeitung, 4. Jg., Nr. 33.
- Bera, Michael 2011: Flugzeugbau verboten! Von Fliegern, Kuttern und Kommoden – Die Werft Warnemünde in eigenen Bildern 1918–1920. Rostock.
- Bericht über die Seefischerei von Neuorpommern und Rügen 1892. In: Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei 8, Nr. 1/2.
- Brix, Adolf 1921: Praktischer Schiffbau: Bootsbau. 6. Aufl. Berlin (7. Aufl. 1929).
- Deutsche Fischerei-Zeitung. Jahrgänge 1879–1931.
- Dittmer, Richard 1902: Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei. Hannover.
- Dittmer, Richard 1907: Die Motorversuche des Deutschen Seefischereivereins. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 23, Nr. 12, S. 431–444.
- Dittmer, Richard; Buhl, Harald Valdemar 1904: Seefischereifahrzeuge und -boote ohne und mit Hilfsmaschinen. Hannover.
- Dittmer, Richard; Romberg, Friedrich; Lieckfeld, Georg 1910: Die Seefischereimotoren und die Seefischereifahrzeuge auf der Berliner Ausstellung 1910. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 26, Nr. 6/7, S. 325–343.
- Dittmer, Richard; Romberg, Friedrich; Lieckfeld, Georg 1911: Motoren und Winden für die See- und Küstenfischerei. Nach dem Preisausschreiben des Deutschen Seefischerei-Vereins. Teil 1. München, Berlin.
- Eichelbaum, Eberhard 1919: Serienbau von Fischerei-Motoren und Fahrzeugen. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 35, Nr. 1–3, S. 26–37.
- Ellersiek 1921: Über die Notlage und das Kreditwesen der Küstenfischerei. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 37, Nr. 4, S. 93–94.
- Engel, C. 1897: Ein Hochsee-Fischerei-Kutter für die Ostsee. In: Laas, Walter u.a.: Entwurf von Seefischereifahrzeugen. (= Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. 1). Berlin. S. 45–49.
- Eytersberger 1893: Die in Memel erbauten Hochseefischereikutter. In: Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei.
- Fricker, K.V. 1889: Die deutsche Seefischerei und die Mittel zu ihrer Hebung. In: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft 45, S. 328–331.
- Hemme, Dietrich (u.a.) 1988: Rügenwaldermünde. Geschichte eines Dorfes. Internetpräsenz <http://www.ruegenwalde.com/hemmes/>.
- Henking, Hermann 1929: Die Ostseefischerei. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 5; Die deutsche Seefischerei, H. 3). Stuttgart.
- Herwig 1897: Die große Heringsfischerei Deutschlands und die Mittel zu ihrer Hebung. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 13, Nr. 4, S. 109–149.
- Hessle, Christian 1934: Die schwedische Ostseefischerei. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 8; Die Seefischerei der skandinavischen und osteuropäischen Länder, H. 3b). Stuttgart.
- Janssen, Th. 1897: Die Verwendung von Hilfsmaschinen zur Fortbewegung der Segelfischerfahrzeuge. In: Laas, Walter u.a.: Entwurf von Seefischereifahrzeugen. (= Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. 1). Berlin. S. 55–98.
- Lübbert, Hans 1906: Die Einführung von Motor und Schernetz in die Deutsche Segelfischerei. Bericht über die Motoren-Versuche des Deutschen Seefischerei-Vereins auf Nordsee-Fischereifahrzeugen und Beschreibung der Fischerei-Betriebe. (= Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. 8). Berlin.
- Marquard, Otto 1929: Die See- und Küstenfischerei. In: Cronau, Curt (Hrsg.): Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirkes. Stettin.
- Marquard, Otto 1930: Die Entwicklung der ostpommerschen Seefischereifahrzeuge. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 46, Nr. 6, S. 252–258.
- Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins. Div. Jahrgänge.
- Moltke, C. von 1908: Hat die I. Internationale Motorbootausstellung 1907 in Kiel der Industrie genützt? In: Das Motorboot 5, Nr. 24, S. 7–9.



- Mortensen, Frederik Vilhelm; Strubberg, Aage Carl 1931: Die dänische Seefischerei. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 8; Die Seefischerei der skandinavischen und osteuropäischen Länder, H. 2). Stuttgart.
- Müller, Bruno 1922: Küsten- und Fischerei-Motorfahrzeuge. (= Motorschiff- und Jacht-Bibliothek, Bd. 8). Berlin.
- Müller, Bruno 1937: Motoren und Fahrzeuge für den Seefischfang, Fahrzeuge für die Küstenfischerei. In: Deutsche Fischerei-Rundschau, Heft 26, S. 616–618.
- Olszak, Helmut 2014: Hölzerne Fischereiiboote der südlichen Ostseeküste. Vermessene Relikte und rekonstruierte Zeitzeugen. Herausgegeben von Michael Sohn. Hennigsdorf.
- Olszak, Helmut; Ostermann, Hermann 2013: Bemerkungen zur Geschichte der Ostseekutter und der letzten »Rügenwalder«. In: Piekfall 110, S. 23–31.
- Reichsamt für Fischversorgung: Weser-Motor-Kutter. Bundesarchiv 8838/80.
- Reichsamt für Fischversorgung: Schleswig-Holstein-Kutter. Bundesarchiv 8838/79.
- Reichsfinanzministerium: Abgabe von deutschen Fischereifahrzeugen. Bundesarchiv R2/2772.
- Reichsmarineamt 1911: Beschreibung der wichtigsten deutschen Seefischerei-Fanggeräte in der Nord- und Ostsee und ihrer Kennzeichnung. Berlin.
- Romberg, F. 1910: Über Schiffs-Verbrennungsmotoren. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 26, Nr. 11, S. 487–498.
- Rudolph, Wolfgang 1969: Segelboote der deutschen Ostseeküste. (= Veröffentlichungen des Instituts für Deutsche Volkskunde, Bd. 53). Berlin (Ost).
- Rudolph, Wolfgang 2012: Südschwedische Bootstypen in Pommern und auf Rügen. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Ostseekutter. In: Benke, Harald (Hrsg.): Alles Handarbeit. Kleine Fischereifahrzeuge an der Ostseeküste. (= Meer und Museum, Bd. 24). Stralsund, S. 123–129.
- Rumphorst 1925: Die Entwicklung der Hochseefischerei im Regierungsbezirk Stralsund. In: Mitteilungen der Fischereivereine für die Provinzen Brandenburg, Ostpreußen, Pommern, Oberschlesien und für die Grenzmark Posen-Westpreußen, Bd. 17.
- Schaffran, Karl 1921a: Modellversuche für einen Motorfischkutter der Pommern=Werft in Swinemünde. In: Der Kleinschiffbau 1.
- Schaffran, Karl 1921b: Die Motorfischkutter Type s5 der »Dinos« Automobil=Werke A.=G. Zweigniederlassung Werft Warnemünde. In: Der Kleinschiffbau 1, Heft 6, S. 71–76, u. Heft 7, S. 89–92.
- Siebolds; Block 1907: Die Einführung des Motors in die deutsche Segelfischerei. Berichte über die Versuche des Deutschen Seefischerei-Vereins mit Motor-Fischkuttern und Motorbooten in der Ostsee. (= Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. 8a). Berlin.
- Subklew, H.-J. 1955: Die Entwicklung des Ostseefischkutters von seiner Einführung bis 1939. In: Deutsche Fischerei-Zeitung 2.
- Timmermann, Gerhard 1962: Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 11; Nachtragsbd., H. 4). Stuttgart.
- Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer. Protokolle/Anlagen 1867–1942. E-Publishings unter <http://www.reichstagsprotokolle.de>.
- Vitzdamm, Heinz 1917: Die Seefischerei im deutschen Nord- und Ostsee-Gebiet bis zum Kriege. In: Weltwirtschaftliches Archiv 11, S. 170–190.
- Weiterführende Literatur (zusammengestellt von Hermann Ostermann, Bielefeld):**
- Altnöder, Karl 1940: Die Entwicklung des gedeckten Motorkutterbetriebes in der Ostsee von 1928–1938. In: Zeitschrift für Fischerei 38, S. 207–213.
- Bahr, Klaus 1934: Die Neukuhrener Lachsfischerei während der Fangzeiten 1931/32–1933/34. In: Deutsche Fischereiwirtschaft, S. 284–286.
- Belitz, Georg o.J.: Seglers Handbuch. 2., gänzlich umgearbeitete Aufl. von 1897. Nachdruck. Hamburg.
- Benecke, Berthold 1881b: Fische, Fischerei und Fischzucht in Ost- und Westpreußen. Königsberg.
- Bobzin, Dierk 2000: Die Fischerquasen, die ersten Fischkutter in Schleswig-Holstein. Hamburg (unveröffentlicht).
- Böse 1897: Die Fischerei an der hinterpommerschen Küste. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 13, S. 307ff.

- Borne, von den; Bennecke; Dallmer 1886: Handbuch der Fischzucht und Fischerei. Berlin.
- Båtdokumentationsgruppen, Anderson, Bertil; Skanse, Peter & Claesson, Staffan 1983: Batår i Blekinge. Skärhamn, Stenungsund.
- Båtdokumentationsgruppen, Skanse, Peter & Claesson, Staffan 1987: Batår i Bohuslän, del 1. Skärhamn, Göteborg.
- Båtdokumentationsgruppen, Skanse, Peter; Claesson, Staffan & Nilson, Nils 1986: Batår i Skåne. Skärhamn, Hellevikstrand.
- Christensen, Arne Emil 1968: Boats of the North. A History of Boatbuilding in Norway. Oslo.
- Christensen, Arne Emil (Ed.) 1979: Inshore Craft of Norway. From a Manuscript by Bernhard and Øystein Færøyvik. Oslo.
- Die Yacht (Red.) 1917: Seefischerei mit Segelfahrzeugen. Nachdruck der Ausgaben Berlin, Wien.
- Drechsel, C.F. 1988: Oversigt over vore Saltvandsfiskerier. Nachdruck der Ausgabe 1890 (= Dansk Fiskerimuseums skrifter 4). Grenaa.
- Eskeröd, Albert 1948: Skånekustens Båtar. In: Skånes hembygds förbunds Årsbok 17, S. 88–108.
- Gelhaar, H. 1961: Von Fischen, Fischern und ihren Booten. Geschichtliches von der Memeler Fischerei. In: Memelland-Kalender, S. 30–36.
- Gøthesen, Gøthe 1980: Norske Båter. Bind I: Skagerakkysten. 2. Aufl. Oslo.
- Hansen, Arild Marøy 2000: Norwegian Pilotage, Pilots, and Pilot Boats in the Age of Sail. From Part-Time Occupation to Fulltime Employment. In: Maritime Life and Traditions 31, S. 26–43.
- Hansen, Clas Broder; Knuth, Peter 1987: Lexikon der Segelschiffstypen. Gräfelting.
- Hasslöf, Olof 1943: Båtar i Bohuslän. Stockholm.
- Hasslöf, Olof 1944: Banksutor, engelska kuttrar och moderna fiskebåtar. Stockholm.
- Hasslöf, Otto (Olof) 1938: Swedish West Coast Boats. In: The Anglo-Swedish Review, Sept. 1938, S. 259ff.
- Havemann 1886: Das schwedische Fischerboot. In: Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei 2, S. 210–215.
- Henking, Hermann; Fischer, Erich 1905: Die Ostseefischerei in ihrer jetzigen Lage. Kopenhagen.
- Hinkelmann 1885: Der Goldbuttang an der schleswig-holsteinischen Ostküste. In: Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei 1, S. 49.
- Hinkelmann 1886: Treibnetzfisherei in der Ostsee. In: Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei 2, S. 199ff.
- Hinkelmann 1890: Statistische Übersicht der Fischerei und Fischräuchereien an der schleswig-holsteinischen Ostküste. Kiel.
- Hinkelmann 1907: Die Treibnetzfisherei in der Ostsee. In: Mittheilungen des deutschen Seefischerei-Vereins 23, S. 360.
- Hoffmann 1886: Fischerei im Frischen Haff und angrenzender Ostsee. In: Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei 2, S. 126ff.
- Hoffmann 1887: Seefischerei in Pillau. In: Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei 3, S. 151.
- Holm-Petersen, Frode; Rosendahl, A. et al. 1951–1953: Fra sejl til diesel. Dansk skibsfart, søhandel og skibsbygning. Odense.
- Kramer, Klaus 2001: Max Oertz – Genie, Yachtkonstrukteur, Aeronaut und Erfinder. Schramberg.
- Laursen, Andreas 1972: Danske fiskerbåde gennem 100 år. 2. Aufl. Kopenhagen.
- Lindemann, M. 1881: Seefischerei. In: Amtliche Berichte über die Internationale Fischerei-Ausstellung zu Berlin 1880. Berlin.
- Lohmann, Otto 1903: Führer durch die Abteilung für See-Fischerei des Altonaer Museums. Altona (undatierter Nachdruck).
- Lorenzen, F. 1898: Die Eckernförder Fischerei. In: Heimat, Kiel, S. 8–18, 34–41, 105–112.
- Lundbeck, Johannes 1928: Vergangenheit und Zukunft der ostpreußischen Seefischerei. In: Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 44, S. 318–328.
- Meyer, Paul-Friedrich 1947: Deutsche Fischerei in der Ostsee. (= Fischereiwirtschaftskunde, Bd. II, Teil 3). Hamburg.
- Meyer-Friese, Boye (Hrsg.) 1987: Photographische Dokumente der Fischerei an Samlands Nordküste 1926–1928. Herford.

- Mitzka, Walter 1931: Norddeutsche Bootsarten. In: *Niederdeutsche Zeitschrift für Volkskunde* 9, S. 68–82.
- Mitzka, Walter 1933: *Deutsche Bauern- und Fischerboote*. Heidelberg.
- Nielsen, Christian 1982: *Danske bådtyper*. 4. Aufl. Kopenhagen.
- Nilsson, Nils 2010: Båtar och båtbyggeri i Blekinge. In: *Blekingeboken*, S. 113–159.
- N.N. 1891: Eindecken der Fahrzeuge. In: *Mitteilungen des DSV (Anlage)*.
- N.N. 1901: Die vom »Segelklub Eckernförde« am 25. August 1901 veranstaltete Regatta für Fischerboote. In: *Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins* 17, Nr. 12, S. 342–347.
- Ostermann, Hermann 2001: Das Makrelenboot BLIXTEN. In: *Piekfall*, Nr. 76.
- Rabbel, Jürgen 1999: Von der »Blekingseka« zum Hochseekutter aus Memel. In: *Das Logbuch* 2, S. 47–55.
- Rudolph, Wolfgang 1959: Sydsvenska båttyper i Pommern och på Rügen. Ett bidrag till den tyska ostersjöträlarens historia. Sonderdruck aus *Blekingeboken*. 13 S.
- Rudolph, Wolfgang 1961: Die Boote der Gewässer um Rügen. In: Peesch, Reinhard: *Die Fischerkommunen auf Rügen und Hiddensee*. Berlin (Ost).
- Rudolph, Wolfgang 1968: *Segelboote der deutschen Ostseeküste*. Berlin (Ost).
- Rudolph, Wolfgang 2002: Die Frühzeit der Bootsmotorisierung. Über deutsch-skandinavische Kulturkontakte im Ostseeraum. In: *DSA* 25, S. 325–336.
- Salemke, Gerhard 1980: *Ostseefischkutter unter der schwarz-weiß-roten Flagge*. Gütersloh (unveröffentlichte Materialsammlung).
- Sörensen, Svend 1989: Colin Archer – Konstrukteur des norwegischen Spitzgatters. Kiel.
- Stange, Hermann 1937a: Der Ellerbeker und sein Boot. In: *Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte* (Nachdruck 1966).
- Stange, Hermann 1937b: Alte Ellerbeker Fanggeräte. In: *Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte* (Nachdruck 1966).
- Teinmæs, T.; Rohman, Aage 1931: Den Bornholmske ege. In: *Hilsen fra Bornholm*. Til M.K. Zahrtman. Kopenhagen, S. 96–118.
- Theede, Claus 1937: Zur Entwicklungsgeschichte unserer Kieler Fischindustrie. In: *Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte* (Nachdruck 1966).
- Vestergaard, Torben A. 1986: *Danske fiskefartøjer gennem 100 år. Modeller fra Dansk Fiskerimuseum*. (= *Dansk Fiskerimuseums Skrifter*, 2). Grenaa.
- Weinreich 1884: Erläuterungen zur Zeichnung eines schwedischen Fischerboots. In: *Circulare des Deutschen Fischereivereins* (Correspondenzblatt I).

#### Anmerkungen:

- 1 Herwig 1897.
- 2 Ebd.
- 3 Bericht über die Seefischerei von Neuvorpommern und Rügen 1892.
- 4 Rudolph 2012.
- 5 Dittmer 1902.
- 6 Ebd.
- 7 Bericht über die Seefischerei von Neuvorpommern und Rügen 1892.
- 8 Siehe auch Subklew 1955.
- 9 Bericht über die Seefischerei von Neuvorpommern und Rügen 1892; Dittmer 1902.
- 10 Dittmer 1902.
- 11 *Deutsche Fischerei-Zeitung*, 11.10.1881, Rubrik: Fischereiberichte.
- 12 Benecke 1881a.
- 13 Dittmer 1902.
- 14 *Deutsche Fischerei-Zeitung*, 24.03.1891, Rubrik: Fischereiberichte.
- 15 *Deutsche Fischerei-Zeitung*, 11.09.1900, Inserat.
- 16 *Deutsche Fischerei-Zeitung*, 29.07.1884, Rubrik: Tagesneuigkeiten.
- 17 *Deutsche Fischerei-Zeitung*, 22.11.1881, Rubrik: Tagesneuigkeiten.
- 18 Mortensen/Strubberg 1931.
- 19 Dittmer 1902.
- 20 Ursprünglich ein aus einem ausgehöhlten Eichenbaumstamm gefertigtes Boot (vgl. Eke).

- 21 Hessle 1934.
- 22 Deutsche Fischerei-Zeitung 15.02.1898, Rubrik: Tagesneuigkeiten.
- 23 Deutsche Fischerei-Zeitung 22.10.1889, Rubrik: Tagesneuigkeiten.
- 24 Deutsche Fischerei-Zeitung 17.03.1891, Rubrik: Fischereiberichte. – Schweinswale wurden als Tümmeler oder auch als Meerschweine bezeichnet.
- 25 Eytersberger (königl. Oberfischmeister) 1893.
- 26 Deutsche Fischerei-Zeitung 16.02.1897, Rubrik: Tagesneuigkeiten.
- 27 Engel 1897.
- 28 Dittmer 1902.
- 29 Deutscher Seefischerei-Almanach 1898 und 1900–1908; vgl. den Anhang.
- 30 Deutsche Fischerei-Zeitung 15.02.1898, Rubrik: Tagesneuigkeiten.
- 31 Deutsche Fischerei-Zeitung 09.04.1895, Rubrik: Kleine Mitteilungen.
- 32 Deutsche Fischerei-Zeitung 07.04.1899, Rubrik: Fischereiberichte.
- 33 Rudolph 2012.
- 34 Dittmer 1902.
- 35 Hessle 1934.
- 36 Marquard 1929.
- 37 Dittmer/Romberg/Lieckfeld 1911.
- 38 Fang und Betriebsergebnisse. In: Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 29, 1913, S. 169.
- 39 Dittmer/Buhl 1904.
- 40 Deutsche Fischerei-Zeitung, 06.10.1903, Rubrik: Tagesneuigkeiten.
- 41 Siebolds/Block 1907.
- 42 Dittmer 1907.
- 43 Deutsche Fischerei-Zeitung, 21.06.1910.
- 44 Deutsche Fischerei-Zeitung, 18.05.1909, »Entwicklung der Fischereibetriebe an der ostpreußischen Küste«.
- 45 Moltke 1908, S. 7.
- 46 Dittmer/Romberg/Lieckfeld 1910, S. 325.
- 47 Deutsche Fischerei-Zeitung, 14.04.1908, Rubrik: Kleine Mitteilungen.
- 48 Deutsche Fischerei-Zeitung, 21.06.1910.
- 49 Deutsche Fischerei-Zeitung, 28.03.1911, Rubrik: Kleine Mitteilungen.
- 50 Vossische Zeitung, 21.11.1918.
- 51 Vossische Zeitung, 04.02.1919.
- 52 Bera 2011.
- 53 Vossische Zeitung, 04.02.1919.
- 54 Deutsche Fischerei-Zeitung 04.02.1919.
- 55 Bera 2011.
- 56 Bundesarchiv Berlin, Sign. R/8838-79.
- 57 Ebd.
- 58 Ebd.
- 59 Brix 1929.
- 60 Siehe Bera 2011.
- 61 Bundesarchiv Berlin, Sign. R/8838-80.
- 62 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 26.04.1921, Abgeordneter Heinitz (Regierungsrat im Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft).
- 63 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 04.03.1922, 180. Sitzung, Dr.-Ing. Müller (Staatssekretär).
- 64 Müller 1922; Eichelbaum 1919.
- 65 Müller 1922.
- 66 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 26.04.1921, Abgeordneter Heinitz (Regierungsrat im Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft).
- 67 Timmermann 1962.

- 68 Müller 1922.
- 69 Ebd.
- 70 Eichelbaum 1919.
- 71 Deutsche Fischerei-Zeitung, 07.12.1920.
- 72 Schaffran 1921a, S. 271.
- 73 Rumphorst 1925.
- 74 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 17.12.1886, 12. Sitzung, S. 227.
- 75 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 18.12.1886, 13. Sitzung, S. 250.
- 76 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 19.01.1889, 23. Sitzung, S. 524.
- 77 Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 14, 1898, S. 3
- 78 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 22.05.1912, 69. Sitzung.
- 79 Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 29, 1913, S. 342.
- 80 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 26.04.1921, Abgeordneter Heinitz (Regierungsrat im Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft).
- 81 Eichelbaum 1919.
- 82 Ellersiek 1921.
- 83 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 04.03.1922, 180. Sitzung, Dr.-Ing. Müller (Staatssekretär).
- 84 Verhandlungen des Deutschen Reichstags und seiner Vorläufer, Reichstagsprotokoll vom 26.04.1921, Abgeordneter Heinitz (Regierungsrat im Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft).
- 85 Bundesarchiv Berlin, Sign. R/8838-79.

#### Danksagung:

Für die umfangreiche und konstruktive Unterstützung, die zum Gelingen meiner Arbeit beigetragen hat, möchte ich mich an dieser Stelle bei den Herren Hermann Ostermann, Bielefeld, und Michael Sohn, Hennigsdorf, bedanken. Herrn Dr. Thomas Förster und Herrn Michael Mäuslein vom Deutschen Meeresmuseum Stralsund danke ich ebenso für die Überlassung der Bildmaterialien von Dr. Wolfgang Rudolph wie Herrn Gerhard Parchow, Museum Seefahrerhaus Sellin. Für die Bereitstellung von Fotos der Werft Warnemünde danke ich Herrn Michael Bera.



## The Development of Deep-Sea Fishing Craft on the Southern Baltic Coast

### Summary

The aim of this article is to provide information relating to the history of fishing craft along the Southern Baltic coast. The majority of authors addressing this subject to date have tended to refer to the same sources, which, however, they often quoted fragmentarily. Moreover, in some publications boat types were given designations which never existed in reality. Regrettably, the source material available on the registered boats on the Baltic coast in the periods before and after World War I is meagre.

In the development of German Baltic fishery, two significant periods are discernible. The first began with the introduction of Swedish fishing boats from Blekinge in 1882 and ended with the outbreak of the First World War in 1914. In contrast to the North Sea, where large, decked boats had been in use for a long time, it was not until the 1880s that Germany, Sweden and Denmark perceived a need to develop a deep-sea fishing industry on their Baltic coasts, where fishery was still primarily conducted inshore with open boats. Carried out in small workshops, boatbuilding on the Baltic coasts was of minor economic relevance. The development of fishing craft in the Southern Baltic region accordingly took an entirely different course than that on the North Sea and beyond.

The primary aim of the German imperial government in the first phase was to stimulate the construction of seaworthy boats by means of subsidization. The funding was not limited to that purpose, however, but also covered the development of fishing gear, harbour facilities and fish processing equipment as well as insurance costs.

Initially, relatively large boats – 20 metres in length – were built; without exception, however, the trial runs proved that such craft were unsuitable for the conditions in the Baltic Sea. Decked boats were in use in the Kattegat in Denmark and on the west coast of Bohuslän in Sweden, where they had already been common as early as the mid nineteenth century. The only boats sturdy enough for fishing on the open Baltic Sea were the Blekinge Eka from the south-eastern coast of Sweden and similar craft from the island of Bornholm.

The Eka was an open, spritsail-rigged boat which had originated on the south-eastern coast of Sweden. It found its way to Germany in 1881, when a boat of this type from Carlshamn in Southern Sweden was purchased second-hand by German fishermen of Colberghermünde with public aid. In the following years, other Swedish boats were bought with the help of subsidies provided by the ministry of agriculture. A few years later, in 1889, the *Schiffszimmerei-Genossenschaft* (ship carpenters' cooperative) of Memel

built a decked boat 9.9 metres in length, and rigged it with a gaff sail. The hull lines of this boat were very similar to those of the Eka from Sweden. By 1894, fourteen further boats of this design had been constructed in the same boat-yard.

Another type that played a role in this history was the Bornholm decked boat designed by the Danish boatbuilder E. C. Benzon. A small number of these boats were purchased by fishermen in West Prussia in 1897 with government assistance. This boat type then became popular mainly in the German fishing ports of Kolberg and Rügenwaldermünde in Pomerania. During the same period, decked boats from Denmark as well as from the Skane region of Sweden were purchased second-hand for other Southern Baltic fishing ports. The boats from Skane were and are sometimes referred to as Knob.

The decked boats subsequently built at several locations along the German Baltic coast after the example of the boats originating in Denmark and Sweden were used successfully for salmon fishing with lines and the seasonal herring fishery with driftnets. They have accordingly sometimes been referred to as Pomeranian driftnet cutters, although they were not rigged in genuine cutter manner.

In the Western Baltic – to complete the picture – there were open boats from Eckernförde (Schleswig-Holstein) clench-built at a length of 9 to 10 metres. In around 1897 they were converted into decked craft called Quase.

The motorization of fishing craft began in Denmark, where initially crude oil as well as petrol-operated engines came into use. From 1903 onwards, auxiliary engines were mounted on German sail-powered fishing boats, resulting in an enormous increase in Baltic Sea fishery over the following years. The engines also served to drive the net winches. Between 1907 and 1910, a variety of German-made engines for fishing craft were available on the market, having been tested within the framework of a competition initiated by the Seefischer-Verein (fishermen's association) of Germany in 1908. In 1910, about thirty of the altogether ninety boats in Eastern Prussia were fitted with engines.

The second significant period in Southern Baltic fishery set in immediately upon the suspension of arms in 1918, only to end again just as abruptly in 1922 for lack of funding from the German government. During this brief period, the chief aims had been to create jobs for the men returning from military service and to establish the serial manufacture of fishing craft. Three factors – the requisition of boats for reparation, the poor state of the craft that had been laid up in the war years, and the unsatisfactory state of German fishery operations in general after the war – formed the background against which these efforts were undertaken. Initially, the subsidies were provided by the government fishery commissioner, who had access to the war funds. Soon after the peace treaty was signed, however, the central naval administration was put in charge of managing the respective subsidization.

A commission of experts was set up to define basic designs for boat types suitable for the revival of the German deep-sea fishing industry. They ultimately established four types that were to be built serially and sold to the fishermen at reasonable prices. The designs for the Baltic were an open beach boat with a length of 7.4 metres, a decked cutter (the Pommern type) of about 10.4 metres in length, and an 11.8-metre-long decked cutter with a well (the Schleswig-Holstein type). All three were constructed as sailing boats with auxiliary engines.

Orders for a total of 150 decked boats were placed with eight boatyards as well as with enterprises previously engaged in aircraft construction and therefore capable of building these craft owing to their large stocks of suitable material left over from wartime. By the time the programme was discontinued in 1922, however, only a few craft had actually been built and sold to fishermen, and the decked Pommern cutter had not gotten past the stage of a prototype produced by the Lürssen yard in Bremen-Vegesack. In the following years, further boats were constructed according to the four above-mentioned designs, within which context the traditional small local yards continued to serve as the principal builders.